

Trabajo de Fin de Máster

**EL PAPEL DE ESPAÑA EN LA
SEGURIDAD MARÍTIMA
EUROPEA Y LA OPERACIÓN
ATALANTA**



**Máster en Asuntos Internacionales: Economía, Política y
Derecho**

Autor: Jaime Ortiz-Cañavate González

Tutor: Javier Gil Pérez

Universidad Pontificia Comillas

Madrid

Fecha depósito: 06.06.2022

1. Resumen

La piratería ha estado presente a lo largo de gran parte de la historia de la humanidad en diferentes formas y regiones. Su razón de existir en muchas ocasiones es por la pobreza o situación política que atraviesa un país, por lo que ciertas personas tienen que buscar alternativas para la supervivencia. En algunas situaciones, el instinto humano los lleva a la violencia como último recurso para poder alimentarse, ya que las oportunidades legales en su país son muy limitadas. Somalia es uno de esos países que ha visto sus costas plagadas de piratas que han creado grupos organizados e incluso algunos han creado grandes imperios de riqueza gracias a los rescates que piden de los secuestros de embarcaciones.

La hipótesis planteada, y el objeto de estudio, pretende entender la causa del grave problema que supone la piratería para barcos pesqueros y por qué la Unión Europea, haciendo un especial énfasis en España, realizó su mayor operación naval en su historia y cómo consiguió la cooperación de distintos países. Con este fin, se busca la importancia de España dentro de dicha operación y si supuso un aumento de peso dentro de la Unión Europea por su gran labor. Finalmente, se busca las consecuencias internas que hubo en la política nacional, tras todos los sucesos que afectaban de forma directa a nuestro país.

Este Trabajo concluye que, por su enorme implicación en ayudar a los pesqueros, una de las industrias punteras en España, la importancia dentro del sector naval de la Unión se aumentó, pero llevó a enfrentamientos internos entre los partidos políticos, que aprovechaban la situación para ganar simpatizantes para futuras elecciones.

2. Palabras clave

Piratería, Somalia, España, Unión Europea, Pesca

Piracy, Somalia, Spain, European Union, Fishing

Índice

1. Resumen.....	- 2 -
2. Palabras clave.....	- 2 -
3. Introducción.....	- 4 -
3.1 Finalidad.....	- 5 -
3.2 Motivos.....	- 5 -
3.3 Hipótesis.....	- 6 -
3.4 Estado de cuestión.....	- 7 -
3.5 Marco teórico.....	- 13 -
3.5.1 Violencia armada.....	- 13 -
3.5.2 Piratería.....	- 13 -
3.5.3 Estado débil/frágil.....	- 14 -
3.5.4 Organización regional y Unión Europea.....	- 15 -
3.5.5 Operación militar.....	- 15 -
3.5.6 Teoría de relaciones internacionales (liberalismo).....	- 16 -
4. Estudio del caso.....	- 18 -
4.1 Situación en Somalia.....	- 18 -
4.1.1 Situación general.....	- 18 -
4.1.2 Situación política y social.....	- 19 -
4.1.3 Situación marítima.....	- 24 -
4.2 Causante de intervención.....	- 29 -
4.2.1 Industria pesquera española.....	- 29 -
4.2.2 Pesca en la costa africana.....	- 30 -
4.2.3 Secuestro de los barcos españoles.....	- 33 -
4.3 Operación de respuesta.....	- 37 -
4.3.1 Respuesta de la UE.....	- 37 -
4.3.2 EU NAVFOR.....	- 42 -
4.3.3 Participación de España en la Operación Atalanta.....	- 44 -
4.3.4 Consecuencias del Brexit en la cooperación marítima de la UE.....	- 47 -
4.4 Consecuencias políticas en España.....	- 50 -
5. Conclusiones.....	- 54 -
6. Bibliografía.....	- 56 -

3. Introducción

El Golfo de Adén, y especialmente la costa de Somalia, llevaba muchos años siendo una zona de alto tránsito por pescadores de todo el mundo. España, siendo líder en la industria pesquera de Europa, aprovechaba esa zona de abundancia de peces para desarrollar su actividad, ya que nuestras propias costas no nos permitían pescar toda la cantidad necesaria para abastecer al país y nuestros planes de comercio.

Somalia, siendo un país en extrema pobreza y con una enorme inestabilidad política, ha visto como sus costas se han convertido en una de las más peligrosas del mundo. En desesperación por el mero hecho de sobrevivir en la gran mayoría de casos, muchos habitantes somalís se lanzan a los mares a practicar la piratería, pero diferenciándose de otros piratas en otras regiones del mundo. En este caso no buscan robar o matar a los tripulantes de los barcos, sino retenerlos para recibir un rescate por su libertad. Poco a poco se han ido creando grupos muy organizados y coordinados de piratas en Somalia que controlan una zona de tránsito estratégica en el globo como es el Golfo de Adén.

Hasta el año 2008 se habían dado varios casos de secuestro y se veía como la incidencia iba subiendo y no había ningún indicador de que fuera a parar. Muchos barcos españoles habían avisado a las autoridades de la situación a la que se enfrentaban cada vez que faenaban, pidiendo ayuda ya que en muchas ocasiones su vida estaba en juego. El punto de inflexión fueron los dos famosos secuestros de los atuneros vascos, el Playa de Bakio y el Alakrana, que supusieron una reacción común europea como nunca había ocurrido antes.

En el año 2008 se puso en marcha la Operación Atalanta, la primera operación naval europea con una gran participación de España, siendo uno de los países con mayor interés. En una gran cantidad de ocasiones el mando ha sido tomado por almirantes españoles e incluso tras el Brexit se ha visto como la base naval europea (ES-OHQ) se ha trasladado a la ciudad gaditana de Rota. Así el peso de España dentro de la Unión Europea, especialmente en el sector de la defensa naval aumentó.

A día de hoy, Atalanta sigue en pleno funcionamiento, ya que se prolongó hasta el 31 de diciembre de 2022. Se puede considerar un gran éxito, ya que actualmente no se dan los ataques piratas en la zona del Golfo de Adén, habiendo controlado la costa de Somalia. Su continuidad el año que viene parece poco probable, ya que desde la Unión Europea y

España se da por cumplido el objetivo. Ahora el foco se traslada a las ayudas para el desarrollo de la población somalí impartiendo módulos de instrucción especializada y haciendo un seguimiento de su actividad.

3.1 Finalidad

Este Trabajo de Fin de Máster persigue tres grandes objetivos:

En primer lugar, pretende analizar, no solamente la situación económica, política y social de Somalia, sino también la situación marítima, para así determinar por qué se da el fenómeno de la piratería en su costa.

En segundo lugar, se pretende mostrar las razones por las que España decidió participar en la Operación Atalanta, teniendo en cuenta la habitual presencia de pesqueros españoles en la costa somalí y los constantes atracos y secuestros vividos en los años previos a la intervención.

Por último, examina cómo fue la operación de respuesta de la Unión Europea, con un especial énfasis en el peso de España y su importancia dentro de la operación. Y finaliza con las consecuencias y debate interno que se generó en nuestro país.

3.2 Motivos

La elección del objeto de investigación viene motivada por las siguientes razones:

España es uno de los principales mercados pesqueros del mundo y el principal de Europa. Teniendo una gran importancia en nuestra economía, además de un enorme peso en nuestra política, resulta interesante analizar la situación que se vive en la costa de Somalia y el grandísimo problema que ha desatado, por lo que la Unión Europea ha tenido que responder con una de las operaciones marítimas más sofisticadas y longevas de la historia. Cabe destacar también, que operaciones internacionales siempre tienen efecto dentro de los países, en España no fue menos, sabiendo que el Brexit llevó a un cambio de la base militar marítima de la Unión Europea a nuestro país, que antes se encontraba en el Reino Unido.

En vista de esto, la Operación Atalanta supone un llamativo periodo en el que la Unión Europea colaboró para estudiar por qué se produce el fenómeno de la piratería marítima y que efectos puede producir. Al afectar a la comunidad europea al completo, la colaboración entre varios países era más que necesaria. La zona en la que se encuentra el conflicto tiene muchísima influencia a nivel mundial. La posición geográfica de Somalia, en un extremo del canal de Suez, le permite a los piratas y secuestradores de mar tener una ventaja estratégica enorme, ya que toda la mercancía con trayecto Europa-Asia o viceversa tiene que pasar por ahí. Por ello surge el gran esfuerzo para erradicar los actos de piratería y de robo a mano armada en aguas del océano Índico para así garantizar la libertad de los mares y de sus rutas de navegación.

3.3 Hipótesis

Este trabajo Fin de Máster tiene la intención de comprobar que la razón de la intervención militar en la costa de Somalia era hacer frente a un problema internacional, que afectaba de manera directa a un sector productivo muy importante dentro de España. También suponía una oportunidad de aumento de peso dentro de la Unión Europea en cuanto a seguridad y defensa.

Con ese fin, se plantean una serie de preguntas de investigación:

En primer lugar, ¿por qué decidió España participar en una intervención tan compleja y con la necesidad de colaborar con tantos países durante tantos años?

En segundo lugar, ¿tan importante es la industria pesquera española, que necesita pescar en la costa de Somalia? Yendo más allá, ¿afecta mucho la piratería a los barcos que operan en el Golfo de Adén?

En tercer lugar, ¿había un trasfondo político por parte de del gobierno de reforzar las relaciones con el Partido Nacionalista Vasco? Esto se debe a que los barcos secuestrados procedían del País Vasco.

Finalmente, ¿tenía España la intención de fortalecer su posición dentro de la Unión Europea, especialmente en el ámbito naval? ¿Se ha visto España fortalecida tras la intervención en Somalia y el Brexit?

3.4 Estado de cuestión

La piratería ha estado presente durante muchos años de la historia de la tierra, se cree que se remonta a más de 3.000 años. La palabra piratería tiene muchos significados diferentes y su uso es aún relativamente confuso. Uno de los documentos más antiguos (inscripción en una tablilla de arcilla) que describe a los piratas, se remonta al Faraón Akenatón (1350 a.C.). En él se mencionan notorios ataques de barcos libres del Mediterráneo en el norte de África. Parece ser, que la palabra pirata (peirato) fue utilizada por primera vez en torno al año 140 a.C. por el historiador romano Polibio, pero fue el historiador griego Plutarco, que escribió hacia el año 100 d.C., el que dio la definición más antigua y clara de piratería. Describió a los piratas como aquellos que atacan sin autoridad legal no sólo a los barcos, sino también a las ciudades marítimas.

Del Imperio Griego también hay pruebas epigráficas de la piratería: en la década de 340, Atenas honró a Cleón, tirano de Metimma en Lesbos, por rescatar a varios atenienses capturados por piratas, y Etiópicas, una de las antiguas novelas griegas de Heliodoro de Emesa (siglo III d.C.), que cuenta la historia de una princesa etíope y un príncipe tesalio que pasan por una serie de peligros (batallas, viajes, piratería, secuestros, robos y torturas) antes de su feliz matrimonio en la patria de la heroína.

Más adelante, durante la Edad Media, los piratas más conocidos de los prados medievales fueron los vikingos. Vikingos era el nombre de los pueblos nórdicos -daneses, suecos, noruegos- que exploraron el extranjero durante un período de rápida expansión escandinava desde aproximadamente el año 800 hasta el 1100. La primera alusión vikinga de la que se tiene constancia fue un asalto por mar en el año 793 a la isla sagrada de Lindisfarne, frente a la costa noreste de Inglaterra. Además, se adentraron en el interior de Rusia, fundando ciudades-estado y abriendo el camino a Constantinopla (Estambul). En el siglo XI los vikingos establecieron brevemente un imperio escandinavo del Mar del Norte, compuesto por Inglaterra, Dinamarca y Noruega.

Por otro lado, la piratería también era un problema en el Lejano Oriente. Con el declive de la autoridad central en China hacia finales del siglo XIII, la piratería comenzó a aumentar a lo largo de la costa china. Utilizando barcos con capacidad para 300 hombres, los piratas desembarcaban y a veces saqueaban pueblos enteros. Por ejemplo, durante la década de 1550, las flotas corsarias saqueaban la región de Shanghai-Ningbo casi

anualmente, y a veces enviaban señales de asalto al interior para aterrorizar a ciudades y pueblos de todo el delta del Yangtzé.

A partir del siglo XVI la piratería fue ganando en popularidad. Gracias al progreso de la tecnología se construyeron barcos mejores, más grandes y rápidos. Comenzaba la expansión colonial con todo el transporte marítimo que creaba al transportar oro y otras mercancías. Los intereses de las potencias coloniales hacían que muchos marineros encontraran siempre una forma de legalizar los actos de piratería más crueles. Los corsarios ingleses podían, por ejemplo, atacar y robar impunemente la navegación española. Por otro lado, los piratas norteafricanos tenían licencia para robar barcos ingleses y los piratas de Madagascar del siglo XVIII representaban los intereses del rey francés.

Cabe destacar también la llamada Costa de Berbería, nombre que antiguamente se aplicaba a la costa del norte de África desde la frontera occidental de Egipto hasta el Océano Atlántico. A principios del siglo XVI, estos estados se convirtieron en centros de piratas. Durante los siglos XVII y XVIII la violencia y el saqueo marítimo alcanzó su punto álgido y muchos piratas infames operaban en esa época (Barbanegra, Morgan, Lafitte por mencionar sólo algunos). Después de la Revolución Americana (1775-1783), Estados Unidos aceptó pagar dinero a cambio de inmunidad frente a los ataques procedentes de esta zona, pero posteriormente rompió el pacto de paz y atacó a varios estados berberiscos, con el fin de acabar con la piratería. Durante el resto del siglo XIX y a principios del XX, las naciones europeas obtuvieron la soberanía sobre la Costa de Berbería. Según el artículo de la revista Time: A Plague of Pirates (Time Magazine, 18 de agosto de 1997) los piratas modernos actúan de forma diferente según la ubicación geográfica. Los piratas del Mar Árabe utilizan las armas más modernas, mientras que los de África Occidental emplean cuchillos y piraguas.

Hoy en día, existe una institución internacional que se creó con la idea de luchar contra la piratería. La idea de que haya una institución reguladora viene del problema que supone la delimitación de la zona económica exclusiva, mar territorial o aguas interiores de un estado o archipiélago. Por ello, todo acto que ocurra fuera de esta zona, también conocido como aguas internacionales o alta mar, se exime de cualquier responsabilidad ante los estados nacionales. Ante esa falta de legislación se creó la Organización Marítima Internacional (desde ahora OMI), la cual se fundó oficialmente en una conferencia internacional en Ginebra en el año 1948. No fue hasta el año 1982 que recibió el nombre

actual. Más adelante, en 1958, 10 años desde que se fundara, entró en vigor y se dio la primera reunión un año después. El propósito de la OMI, que se indica en el artículo 1^a) del Convenio es: “Depurar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las practicas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques”.

La primera tarea de la OMI fue adoptar una nueva versión del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el más importante de todos los tratados relativos a la seguridad marítima. Esto se consiguió en 1960 y la OMI se dedicó entonces a cuestiones como la facilitación del tráfico marítimo internacional, las líneas de carga y el transporte de mercancías peligrosas, al tiempo que se revisaba el sistema de medición del tonelaje de los buques.

Tal como indica la propia OMI su misión es: “En su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, es fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme”.

Para una puesta en contexto, la ICC International Maritime Bureau publica todos los años un reporte anual sobre la piratería y los robos a fuerza armada a los barcos en todo el mundo. Solamente se contabiliza como acto de piratería si cumple con el artículo 101 publicado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho de mar, el cual indicia lo siguiente:

“Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- (i) *contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*

- (ii) *(ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.”*

Las zonas más conflictivas, y donde más actos de piratería se dan año tras año, como publicado en el reporte anual de la IMB (IMB, 2022), se concentran mayoritariamente en África y en el Sureste Asiático. Aún así, es un problema que ocurre alrededor del mundo entero y supone un problema mundial. Las zonas concretas, más destacadas y que más robos armados o secuestros marítimos reportan son las siguientes:

1. Estrecho de Malaca: Situado en el Océano Índico, el Estrecho de Malaca ha sido una zona destacada muy afectada por la piratería marítima. La zona es susceptible de sufrir grandes incidencias de piratería marítima porque supone la ruta comercial que conecta Europa con sus principales países comerciales, como son China y la India. Por ello, las autoridades de Indonesia, Malasia y Singapur están colaborando para reducir los incidentes de piratería en esta zona del mundo.
2. Mar de la China Meridional: Los piratas marinos del Mar de China Meridional, en su mayoría malayos o indonesios, están considerados entre los más peligrosos que ejercen sus actos vandálicos. La piratería en el Mar de China Meridional se produce en la zona marítima de Malasia, lo cual, como es evidente, es motivo de preocupación para las autoridades del país.
3. Golfo de Adén: La entrada al Mar Rojo, el Golfo de Adén es otra zona marítima afectada por la piratería. El Golfo constituye una importante ruta comercial que desemboca en el Canal de Suez y está bien posicionado geográficamente con la anárquica Somalia. Los piratas marítimos somalíes hacen estragos en esta ruta de navegación causando muchos problemas a las autoridades y a los conglomerados marítimos de todo el mundo.
4. Golfo de Guinea: Zona emergente de actividades de piratería, el Golfo de Guinea abarca una parte importante del noroeste y sur de África (Angola). Es una ruta comercial muy importante para los petroleros que se dirigen a los continentes europeo y americano, lo que lo convierte en un objetivo muy atractivo para los malhechores. Según las estadísticas de la Oficina Marítima Internacional (IMB), entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 se registraron 27 ataques, aunque se ha especulado que muchos ataques pueden quedar sin denunciar.
5. Benín: Benín, en África, es otra zona geográfica infestada de piratas marinos. La zona ha sido catalogada como una de las áreas de mayor riesgo en términos de

navegación marítima. La OMI ha tomado varias medidas para contrarrestar la piratería marítima en esta zona afectada por la piratería, aunque todavía no se han visto resultados positivos.

6. Nigeria: Nigeria, en la parte occidental de África, se considera un foco de actividades de piratería. La amenaza de la piratería es tan alta en la región que ha sido calificada como una de las zonas más arriesgadas para el transporte marítimo de mercancías. El factor de la cobertura de seguridad proporcionada por las autoridades navales nigerianas también es deficiente, lo que provoca un aumento de la piratería marítima en esta zona. También se ha informado de que, debido a la amplia amenaza de la piratería, el transporte marítimo a través de todo el cinturón marítimo de África Occidental requiere una cobertura de seguro muy elevada para las mercancías que se transportan.
7. Somalia: La razón principal por la que la piratería marítima alcanza proporciones descomunales en Somalia es la extrema pobreza de la región, causada por la guerra civil, la ineficacia del gobierno y los vastos vertederos de desechos marinos -de naturaleza tóxica- existentes en las aguas del mar somalí. Debido a la piratería, se han producido otros problemas en forma de aumento rápido de las primas de las pólizas de seguros. La piratería marítima en Somalia es una causa de preocupación internacional, ya que una parte de la población del país ha llegado a creer que la piratería es la única opción de que disponen para evitar la pobreza y otras limitaciones que les afectan. Por esa misma razón, el trabajo y estudio realizado gira en torno a este país.
8. Indonesia: Indonesia también se encuentra entre las zonas más afectadas por la piratería en el mundo. Algunas de las zonas que son objetivo de los piratas marítimos son las Anambas, Natuna y las Islas Merundung, donde se ha informado de que los piratas atacan a los barcos durante la noche en lugar de a la luz del día. La respuesta punitiva de las autoridades indonesias a los piratas capturados en el país es también muy carente de interés, lo que suscita gran preocupación en todo el mundo.
9. Mar Árabe: El Golfo de Omán es una de las zonas del Mar Árabe que ha sido objetivo reiterado de los piratas marítimos. Sin embargo, las organizaciones y autoridades internacionales han restado importancia al alcance de la cobertura de seguridad que deben proporcionar en estas zonas, en comparación con la que ofrecen en zonas infestadas de piratería como el Golfo de Adén y las costas

somalíes. Esto se debe principalmente a las limitaciones de los recursos navales disponibles para actuar como una cobertura eficaz y a la posición de la zona geográficamente.

10. Océano Índico: Las aguas del Océano Índico también están siendo presa de los actos de los piratas marítimos. Estos piratas proceden de la devastada nación de Somalia y han estado causando problemas a los indios, así como a los barcos procedentes de otros países. El Océano Índico es una ruta de navegación marítima ineludible, lo que pone de manifiesto la naturaleza del problema con mayor crudeza.

Como mencionado con anterioridad, el foco de estudio del trabajo es en la costa de Somalia, una de las regiones más afectadas por el fenómeno de piratería. Por ello, desde hace casi quince años, se lleva a cabo una de las mayores operaciones marítimas que se ha vivido en el planeta. Somalia tiene la costa más larga de África, pero nunca han sido capaces de explotar el potencial de sus mares por diversas razones. Los que se aventuraron a salir al mar fueron superados por los pesqueros extranjeros ilegales y agotaron los bancos de peces de estas aguas territoriales y las contaminaron vertiendo residuos nucleares y tóxicos. La adversidad impulsó a los somalíes a probar nuevas formas de ganarse la vida y los antiguos pescadores se unieron a las milicias y a los jóvenes desempleados para secuestrar barcos y pedir rescates. Las tripulaciones retenidas como rehenes por los piratas, de media se suelen enfrentar a periodos de cautiverio de unos cinco meses, mientras que en algunos casos puntuales han llegado a estar cerca de tres años secuestrados. Este fue el comienzo de la piratería en Somalia.

Para hacer frente a una situación tan alarmante, la UE dio inicio a la Fuerza Naval de la Unión Europea ATALANTA (EU NAVFOR) a finales del año 2008. Esta iniciativa formaba parte del enfoque integrado de la UE para Somalia en el marco de la Política Europea Común de Seguridad y Defensa (PCSD) y de conformidad con las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (RCSNU) y el Derecho Internacional. A día de hoy, la operación sigue activa y continuará como mínimo hasta el 31/12/2022 tal como se firmó el pasado 1/1/2022. Como mayor logro se considera que en el mes de enero de 2011 había registrados 736 personas y 32 barcos retenidos, más todos aquellos que no se hubieran denunciado y en poco más de cinco años el contador se quedó a cero.

3.5 Marco teórico

El marco teórico que fundamenta esta investigación proporcionará al lector una idea más clara acerca del tema de este Trabajo Fin de Máster. Se encontrarán los conceptos muy básicos, complementarios y específicos.

3.5.1 Violencia armada

La violencia armada (Gilbert Lancaster, 2020) es la posesión de un arma mortal o la descarga de un arma de fuego mientras se comete un delito grave que no se basa en el uso del arma. Por ejemplo, poseer un arma mientras se está detenido por un delito de posesión de drogas es violencia armada, pero el intento de asesinato con un arma es un delito diferente. Existen tres categorías distintas según la ley de la violencia armada:

1. La categoría I incluye las armas de fuego lo suficientemente pequeñas para ser ocultadas, las armas semiautomáticas y las ametralladoras.
2. La categoría II incluye todas las demás armas de fuego y las armas blancas destinadas a cortar o apuñalar.
3. La categoría III incluye las armas destinadas a golpear, como la cachiporra o los nudillos de metal.

3.5.2 Piratería

La piratería marítima se define en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982, de la siguiente manera:

- a) *Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*
 - (i) *contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
 - (ii) *contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*

- b) *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*
- c) *Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.*

La piratería marítima es un delito de derecho internacional, aunque para cumplir los criterios establecidos por el artículo 101 de la CNUDM, el ataque tiene que producirse en alta mar, es decir, en aguas internacionales y no en las aguas territoriales de un país, las cuales se definen como:

Cinturón de aguas costeras que se extiende como máximo doce millas náuticas desde la línea de base (normalmente la marca de bajamar media) de un estado costero.

3.5.3 Estado débil/frágil

En cuanto a un estado débil o frágil, cada país o institución tiene su propia definición y varas de medida distintas. Se puede dar la posibilidad de que cierto estado sea reconocido como débil por unos, pero no necesariamente por todos. Teniendo en cuenta que Somalia es un país africano, la definición oficial del Banco Africano de Desarrollo es la siguiente:

Países o situaciones con desafíos de desarrollo únicos que han resultado de la fragilidad y los conflictos, como la escasa capacidad institucional y la mala gobernanza, el aislamiento económico y aislamiento geográfico y económico, desorden económico, desorden social e inseguridad.

Por otro lado, España y el resto de los países que intervienen en la operación militar, por la situación que vive Somalia en su costa, son miembros de la Unión Europea, los cuales definen a un estado frágil como:

La fragilidad se refiere a estructuras débiles o fallidas y a situaciones en las que el contrato social se rompe debido a la incapacidad o falta de voluntad del Estado para cumplir con sus obligaciones y responsabilidades en materia de prestación de servicios, gestión de recursos, estado de la ley, el acceso equitativo al poder, la seguridad de la población y la protección y promoción de los derechos y libertades de los ciudadanos.

3.5.4 Organización regional y Unión Europea

Las organizaciones regionales son, en cierto sentido, organizaciones internacionales, ya que incorporan miembros internacionales y abarcan entidades geopolíticas que trascienden operativamente a un único Estado nación. Sin embargo, su composición se caracteriza por las fronteras y demarcaciones propias de una geografía definida y única, como los continentes, o de la geopolítica, como los bloques económicos.

Se establecen para fomentar la cooperación y la integración política y económica o el diálogo entre estados o entidades dentro de una frontera geográfica o geopolítica restrictiva. Ambas reflejan patrones comunes de desarrollo e historia, así como la fragmentación inherente a la globalización, por lo que sus características institucionales varían desde la cooperación informal hasta la integración regional formal.

La Unión Europea (UE) es una organización internacional de integración en la cual los Estados miembros le confieren sus competencias. Se fundó con el intento (y se consiguió con éxito) de traer la paz al continente europeo después de la Segunda Guerra Mundial, a través de la interdependencia económica entre seis países. Desde ese momento, se han ido adheriendo 22 naciones, llegando a ser 28 miembros, hasta que se fue el Reino Unido en 2020, creándose así un enorme mercado único.

Pese haberse constituido como una unión puramente económica, se ha llevado a cabo una evolución hasta convertirse en una organización internacional que abarca muchos ámbitos, como son la justicia, migración y el medio ambiente (Dirección General de Comunicación, 2020).

3.5.5 Operación militar

Hasta finales de los años 90, la fuerza militar se utilizaba con mayor frecuencia para alcanzar los objetivos geopolíticos de un Estado de proteger y/o mejorar su territorio, población y otros recursos críticos (Hauss, 2003). En los últimos tiempos, las operaciones militares con fines humanitarios y para la resolución de conflictos ha aumentado de forma espectacular. Esto puede incluir el uso de tropas en formas tradicionalmente no convencionales, como el alivio de desastres.

Como definición simplificada se podría considerar una operación militar como una acción colectiva de un Estado, o de una organización, con implicaciones de fuerzas armadas o de defensa, que implica el despliegue de personal militar (Pearson & Baumann, 2008).

3.5.6 Teoría de relaciones internacionales (liberalismo)

La teoría de las relaciones internacionales ayuda a la explicación del fenómeno de la cooperación internacional. Existen diferentes tradiciones de pensamiento, entre las que se encuentran el realismo, liberalismo, marxismo y constructivismo. En relación con el Trabajo Fin de Máster y la idea que se busca profundizar, el liberalismo es el que mejor encaja con el caso de estudio, ya que, como dijo Robert Jervis en el año 1999: “La escuela liberal resalta la posibilidad de la cooperación y la generación de un contexto para el progreso general, los cuales son considerados realizables, y donde la cooperación está presente, al menos en potencia”.

El liberalismo se basa en el argumento moral de que garantizar el derecho del individuo a la vida, la libertad y la propiedad es el objetivo más elevado del gobierno (Orozco, 2006). En consecuencia, los liberales se enfocan especialmente en el bienestar del individuo como elemento fundamental de un sistema político justo. Un sistema político caracterizado por un poder sin control, como una monarquía o una dictadura, no puede proteger la vida y la libertad de sus ciudadanos. Por lo tanto, la principal preocupación del liberalismo es construir instituciones que protejan la libertad individual limitando y controlando el poder político. Aunque se trata de cuestiones de política interna, el ámbito de las relaciones internacionales también es importante para los liberales porque las actividades de un Estado en el extranjero pueden tener una fuerte influencia en la libertad en el país (Pauselli, 2013).

Para los liberales, por tanto, el problema central es cómo desarrollar un sistema político que permita a los Estados protegerse de las amenazas extranjeras sin subvertir la libertad individual de sus ciudadanos. El principal control institucional del poder en los Estados liberales es la celebración de elecciones libres y justas a través de las cuales el pueblo puede destituir a sus gobernantes, lo que supone un control fundamental del comportamiento del gobierno. Una segunda limitación importante del poder político es la división del poder político entre diferentes ramas y niveles de gobierno, como un

parlamento/congreso, un ejecutivo y un sistema judicial. Esto permite el control y el equilibrio en el uso del poder (Pauselli, 2013).

El relato más completo del orden mundial liberal se encuentra en la obra de Daniel Deudney y G. John Ikenberry (1999), que describen tres factores interrelacionados:

En primer lugar, el derecho y los acuerdos internacionales van acompañados de organizaciones internacionales para crear un sistema internacional que va mucho más allá de uno de sólo Estados. El ejemplo arquetípico de una organización de este tipo es la ONU, que reúne recursos para objetivos comunes (como la mejora del cambio climático), proporciona una diplomacia casi constante entre enemigos y amigos por igual y da voz a todos los Estados miembros en la comunidad internacional.

En segundo lugar, la difusión del libre comercio y el capitalismo a través de los esfuerzos de poderosos estados liberales y organizaciones internacionales como la Organización Mundial del Comercio, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial crea un sistema económico internacional abierto y basado en el mercado. Esta situación es mutuamente beneficiosa, ya que un alto nivel de comercio entre los Estados disminuye los conflictos y hace que la guerra sea menos probable, ya que la guerra interrumpiría o anularía los beneficios (ganancias) del comercio. Por tanto, los Estados con amplios lazos comerciales están fuertemente incentivados a mantener relaciones pacíficas. Según este cálculo, la guerra no es rentable, sino perjudicial para el Estado.

El tercer elemento del orden internacional liberal son las normas internacionales. Las normas liberales favorecen la cooperación internacional, los derechos humanos, la democracia y el Estado de Derecho. Cuando un Estado emprende acciones contrarias a estas normas, está sujeto a diversos tipos de costes. Sin embargo, las normas internacionales son a menudo discutidas debido a la gran variación de valores en todo el mundo. No obstante, la violación de las normas liberales tiene un coste. Los costes pueden ser directos e inmediatos.

4. Estudio del caso

4.1 Situación en Somalia

4.1.1 Situación general

Para entender la situación general que atraviesa Somalia, el Fondo Monetario Internacional (FMI) publica dos veces al año el World Economic Outlook (WEO) donde muestra diferentes perspectivas de la economía mundial. En la publicación se presenta un análisis y una proyección a futuro sobre la evolución económica a escala mundial, dividido en grupos generales de países, como puede ser por regiones o por grado de desarrollo, además de los datos de la gran mayoría de países individualmente. Los principales aspectos del estudio son los aspectos de la política económica más relevantes, además de un análisis profundo de la evolución y las perspectivas de la economía. La documentación se prepara para las reuniones que dirige el Comité Monetario y Financiero Internacional y se utiliza como el principal instrumento de las tareas de supervisión que lleva a cabo el FMI.

En cuanto al último informe WEO publicado el mes de octubre del año 2021, Somalia tiene una población de 15,93 millones de personas y una superficie de 637.655 km² (FMI, 2022). Por lo tanto, es un país con una densidad de población relativamente baja. Para contextualizar, la densidad de población en España es casi 4 veces mayor, siendo esta cerca de los 100 habitantes por cada km². Un dato muy importante, el cual ayudaría mucho a entender mejor la situación que están viviendo los somalís, es la tasa de desempleo, pero resulta llamativo que no aparece en el WEO. La razón por la que no está publicado seguramente sea la falta de datos, y en el caso de que sí existan, la poca fiabilidad que transmiten.

Relativo a la situación económica que atraviesa Somalia, el FMI publica varios indicadores en el WEO, siendo el PIB per cápita en paridad de poder adquisitivo el más representativo. La renta media que disponen los somalís, partiendo de la base que los bienes en cada país tienen el mismo valor una vez que las divisas se hayan intercambiado, es de 988,67\$ al año (FMI, 2022). En comparación a los países con los que comparte frontera, la diferencia es abismal, siendo el PIB per cápita en PPA en Yibuti cerca de 7.000\$ y Kenia casi 6.000\$ al año (de Etiopía no hay información disponible), y en España, siendo un país desarrollado, la renta per cápita es 45.800\$ al año.

El indicador del crecimiento real del PIB resulta confuso y puede llevar a interpretaciones incorrectas. Lo que mide este indicador no es más que una tasa de variación que expresa los incrementos o disminuciones que experimenta la producción de una economía nacional durante un determinado periodo de tiempo, como norma general suele ser un año natural. Según el último informe del WEO, la tasa de crecimiento fue de un 3,9%, de nuevo por debajo de los países vecinos, que superan el 5% de variación. Llama la atención que Francia y Somalia tienen el mismo crecimiento real del PIB y podría ser un signo esperanzador para un país que está inmerso en la pobreza, pero no es así. Francia, al igual que el resto de los países desarrollados, experimenta un crecimiento relativamente estable durante todos los años. En cambio, los países africanos, si saben explotar bien sus recursos suelen crecer a ritmos elevados gracias a las inversiones directas extranjeras. Este dato demuestra que Somalia no es visto como un país atractivo para invertir, ni por parte de las empresas privadas ni de los gobiernos de los distintos Estados.

Al analizar la situación económica de un país, uno de los indicadores que más se tienen en cuenta es la tasa de inflación del precio medio de los consumidores, la cual representa la variación, en porcentaje, de la economía de un país durante un determinado periodo de tiempo. En este caso no se han publicado los datos al respecto de Somalia. Las razones pueden ser varias, siendo con mayor seguridad, la inexistencia o incapacidad del gobierno de recoger la información necesaria para el desarrollo del informe o la interpretación del FMI de que los datos proporcionados no son fiables. lo mismo ocurre con la deuda pública, lo cual da a entender que Somalia es un país poco transparente y con mucha corrupción.

En conclusión, Somalia es un país en vías de desarrollo que no ha logrado industrializar, diversificar ni mucho menos construir una economía estable en un país donde el nivel de vida es extremadamente bajo.

4.1.2 Situación política y social

Para entender la situación, política y social, actual de Somalia, es importante destacar ciertos acontecimientos relevantes que han llevado al país a ser lo que es hoy.

En 1960, Somalia se independizó de Gran Bretaña y reparó la invasión de la Conferencia de Berlín de 1884, el punto álgido de la competencia europea blanca por el territorio en

África, un proceso comúnmente conocido como la Lucha por África. Desde la época de la Reconstrucción de Estados Unidos (la década de 1870) hasta la Segunda Guerra Mundial (1942), Gran Bretaña obtuvo el control de las partes italianas de Somalia. En 1887, Gran Bretaña se preocupó por mantener abierta la ruta hacia la India a través del Canal de Suez, inaugurado en 1869, y como resultado, Gran Bretaña proclamó Somalia como protectorado británico y la denominó Somalilandia británica. A principios del siglo XX, los levantamientos de los nativos desafiaron el control británico. En 1910, los británicos abandonaron el interior de Somalilandia y se retiraron a las regiones costeras. Italia aprovechó la oportunidad para ampliar su control hacia el interior y se hizo con muchas de las regiones que los británicos habían abandonado. Después de la Segunda Guerra Mundial, Italia renunció al control y Somalia fue entregada a las Naciones Unidas. Durante 10 años, fue un territorio en fideicomiso de la ONU bajo administración italiana hasta 1960, cuando se concedió la independencia a Somalia, que se fusionó con el antiguo protectorado británico, y se formó la República Somalí (El Orden Mundial, 2019).

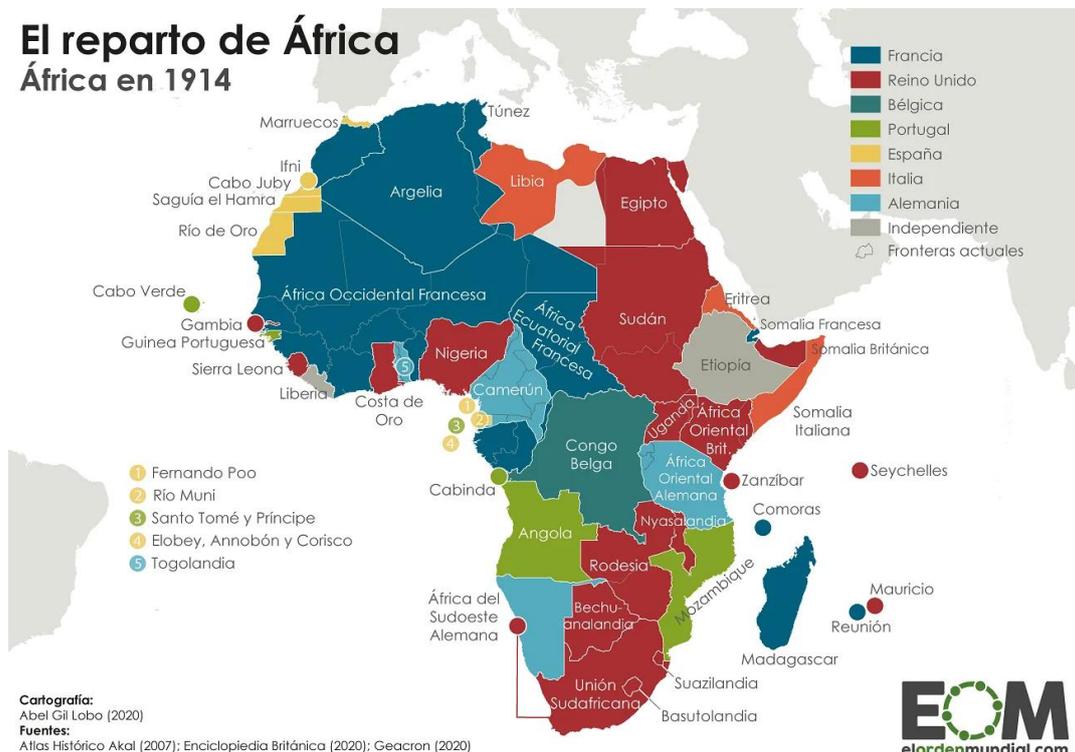


Figura I: Mapa del reparto de África en 1914. Fuente: El Orden Mundial.

Después de 22 años en el poder, en 1991 cayó Siad Barre, que de primeras se había autoproclamado líder del país después de un golpe de estado, pero que más tarde salió reelegido como presidente en las elecciones de 1986. Su caída fue fruto de otro golpe de estado por una coalición de movimientos militares y que llevó a cabo la ruptura definitiva de la alianza existente para fragmentarse en diferentes regiones con líderes de distintos grupos étnicos, que lucharon por hacerse con el poder (Social Watch, 2009). Un claro ejemplo fue la secesión de Somaliland y su proclamación como estado independiente.

A pesar de las numerosas intervenciones internacionales en Somalia durante la década de 1990, éstas no fueron nada coordinadas ni capaces de hacer frente a un conflicto que no sólo persistió tras su retirada a principios de siglo, sino que se agravó con el aumento de la piratería y el avance de grupos islamistas como la Unión de Tribunales Islámicos y Al-Shabab.

El país durante muchos años se encontraba fragmentado en varias regiones claramente definidas y lideradas independientemente (MSS, 2020).

- El norte. Al noreste se encuentre el autoproclamado Estado de Puntland, que continúa con muchas tradiciones tribales y gracias a ser la única zona que no se ha visto destruida por la guerra, vive con cierta estabilidad. Al noroeste, Somaliland también se autoproclamó independiente siendo un estado democrático con ideas occidental-nómadas.
- El sur. Esta región se ve claramente afectada por una autoridad política fragmentada que ha paralizado toda la actividad y negocios.
- El resto del país. La situación en esta zona de Somalia es muy distinta, donde se vivió una época de transición donde la autoridad política cumplía únicamente con sus funciones necesarias para generar lo suficiente para la supervivencia de la población. La economía y el comercio no eran prioridades en la agenda.

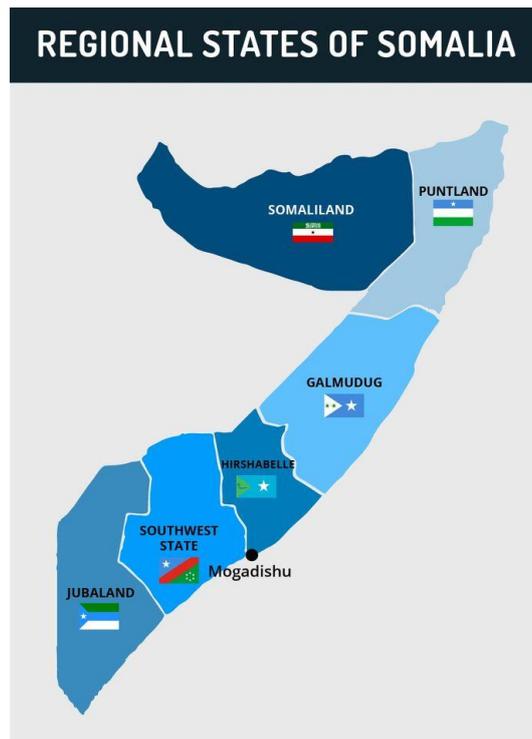


Figura II: Mapa del reparto de África en 1914. Fuente: MSS.

No fue hasta el año 2012, con gran esfuerzo diplomático y militar de la Unión Africana a través de la AMISOM (Misión de la Unión Africana en Somalia), que se reunificó el parlamento formando de esta manera un gobierno federal con elecciones democráticas (Social Watch, 2009). Los desafíos que tiene Somalia para el futuro siguen siendo más que complicados, pero sin la certeza de tener un gobierno estable sería imposible conseguir crecer como país. De todas formas, el gobierno federal somalí no es capaz de ejercer su autoridad, ni mucho menos monopolizar el uso legítimo de la fuerza armada en el territorio de su país. Ni siquiera se ha conseguido el control con la ayuda de Estados Unidos y los más de 22.000 soldados destinados en Somalia por la AMISOM. La ayuda externa es más que necesaria para intentar hacer frente a los actores que amenazan la legitimidad del gobierno, como son las milicias de los distintos grupos étnicos que conviven en Somalia, los cuales se encuentran en una disputa por recursos y territorio.

Como si fuera poco, Al-Shabab, una organización islamista fiel seguidora de Al-Qaeda, controla las zonas rurales del sur y centro del país. Se cree que este grupo está compuesto con alrededor de 9.000 militantes armados y han realizado ataques terroristas a través de asesinatos y de coches explosivos. Además de la continua violencia y el terror que han

instaurado en el país, en zonas de alta presencia de miembros de Al-Shabab (González Sembla, 2018), los niños son adoctrinados en escuelas coránicas para después ser utilizados en acciones militares. La situación de las mujeres y niñas no es ni mucho menos mejor, ya que muchas se ven obligadas a abandonar sus hogares, siendo expuestas a violaciones o abusos sexuales por partes de los simpatizantes.

Según el Reporte de Somalia de 2018 del Índice de Transformación de la Bertelsmann Stiftung “todos los actores armados de Somalia, incluyendo al ejército y a la AMISOM, han estado involucrados en serias violaciones a los derechos humanos, el derecho humanitario internacional, y ataques a civiles.”

El gran interés que tiene Estados Unidos, como explica el Council on Foreign Relations americano, es evitar que Somalia se convierta en un país refugio para los extremistas islamistas, dispuestos a luchar violentamente para implantar su ideología, y así poder garantizar la seguridad en una zona de vital importancia en el mundo comercial como es el Cuerno de África. Por ello, Estados Unidos apoya de forma financiera y logística a la misión llevada a cabo por la Unión Africana, además de desarrollar sus propias operaciones antiterroristas.

Los habitantes de Somalia son en su mayoría musulmanes suníes (González Sembla, 2018). Los que no desertaron a otras tierras tuvieron que soportar la indigencia, la sequía prolongada y la desertificación y erosión del suelo. Muchos somalíes son nómadas que se ganan la vida a duras penas con sus rebaños, pero las catástrofes naturales han arrasado con enormes porciones de su ganado, dejándoles desamparados sin ingresos alternativos para mantener a sus familias. Un pequeño porcentaje de la población que se dedica a la agricultura ha tenido que asistir a la disminución del rendimiento de sus cosechas debido a la erosión del suelo, la falta de fertilizantes y la inestabilidad.

La diferencia de ingresos entre la élite minoritaria y los pobres se ha ampliado enormemente. En Somalia tienen la economía de mercado abierto más libre del mundo, sin un banco central que controle la oferta monetaria, fije los tipos de interés o controle la inflación (El Orden Mundial, 2017). Las políticas económicas están equilibradas por la demanda y la oferta. Aquellos que tienen ideas y recursos en abundancia son prósperos empresarios que obtienen beneficios libres de impuestos, mientras que la mayoría apenas puede llegar a fin de mes. Las remesas de la comunidad diáspora somalí y la ayuda de las organizaciones humanitarias internacionales mantienen la economía en marcha.

Humanitariamente la situación de Somalia ha empeorado debido a la permanente violencia entre los distintos grupos étnicos y su confrontamiento con el gobierno para hacerse con el poder. Según Human Rights Watch, la hambruna es una enorme amenaza que podría afectar un gran número de regiones del país, sabiendo que en 2017 los desplazados internos por este motivo eran más de 2 millones. Además, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados asegura que el número de somalíes acogidos como refugiados en otros países en 2018 era mayor a un millón, siendo Kenia el mayor receptor con un 48% de refugiados.

4.1.3 Situación marítima

Somalia es uno de los países con la costa más extensa de todo el continente africano, pero nunca ha sabido explotar el potencial que ofrecen los mares, tanto en comercio como en desarrollo. Por su posición geográfica, situada en gran parte en el golfo de Adén, supone uno de los mayores “choke point” del mundo. Un “choke point”, punto de estrangulamiento si se traduce al castellano (también llamado cuello de botella), es un lugar en el mapa donde la ruta se estrecha por razones geográficas (El Orden Mundial, 2020). Como norma general, el concepto se aplica en la mayoría de las ocasiones a los estrechos marítimos, que conectan dos masas de agua y por los que pasa una importante ruta de transporte marítimo, aunque en otras ocasiones también se refiere a estrechos terrestres, como pueden ser pasos de montañas o valles. Otros puntos geográficos con alta relevancia a nivel mundial son el canal de Panamá, en Centroamérica, y el estrecho de Malaca, en el sureste asiático.

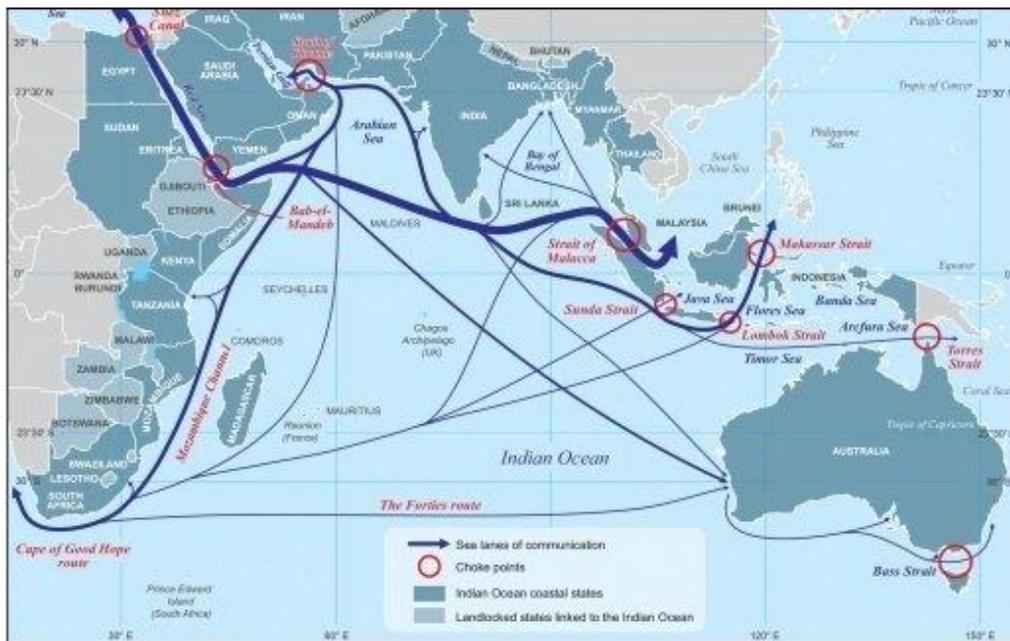


Figura III: Mapa de las principales rutas comerciales y sus puntos de conflicto.

Fuente: Quora.

Conociendo la importancia del paso por la costa de Somalia de todas las rutas marítimas que unen Asia con Europa (OMC, 2022), hace que sea el lugar idóneo para las piratas y su base de actuación. Los actos violentos en alta mar comenzaron cuando los primeros somalíes se aventuraron a salir al mar, pero se vieron superados por los pesqueros extranjeros ilegales, que agotaron las poblaciones de peces de estas aguas territoriales y las contaminaron vertiendo residuos nucleares y tóxicos. La adversidad impulsó a los somalíes a probar nuevas formas de ganar dinero y los antiguos pescadores se unieron a las milicias y a los jóvenes desempleados para secuestrar barcos y pedir rescates, ante la incapacidad del gobierno de controlar sus aguas territoriales. Por lo tanto, se podía entender que era la forma de protesta de los pescadores ante una situación injusta, y no les quedaba otra que tomar la justicia por sus propios medios.

Según informes de la ONU, cada año se expropia recursos pesqueros con un valor aproximado de 300 millones de dólares por parte de pesqueros extranjeros. A todo eso hay que añadir los daños causados de verter los residuos y productos tóxicos que puede derivar en problemas respiratorios e infecciones en la piel.

Pese a la imposibilidad de Somalia de velar por la seguridad de su costa, existen acuerdos internacionales entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar junto con las Organizaciones Regionales de Pesca, que tienen el objetivo de luchar contra la pesca ilegal y las prácticas pesqueras destructivas (ONU, 2022). En cuanto a acuerdos bilaterales, Somalia no ha firmado ninguno con otros países, por lo que la pesca de un tercer país en sus aguas territoriales está completamente prohibida. Sin embargo, este hecho, no ha impedido que algunos países, especialmente España, Corea del Sur y Japón, dejen de aprovecharse de sus aguas ricas en una amplia variedad de peces.

Pese a que la piratería se viva alrededor en todos los mares y océanos, existe una diferencia de la que se practica en Somalia con el resto, y es que la somalí tiene como objetivo principal obtener un rescate en forma de dinero (Centre Delàs, 2009), mientras que el resto de los piratas se dedican al robo de las mercancías o el propio buque. Sin ninguna duda, la forma de operar de los somalíes no sería efectiva sin un estado fallido, sobre todo a la hora de retener al buque durante el largo periodo de negociaciones.

Por todas estas razones, la piratería aumentó a una velocidad muy elevada y antes de la operación de intervención, en el año 2007 se denunciaron un total de 263 casos en todo el mundo, de los cuales 58 fueron en Somalia (IMB, 2021). En el 2008 la situación siguió empeorando y casi se duplicó el número de casos notificados en el golfo de Adén, mientras que en el resto del mundo la piratería seguía una tendencia decreciente. Durante este periodo de tiempo, muchas navieras empezaron a considerar la opción de reconducir el tránsito a través del cabo de Buena Esperanza y dejar de utilizar el canal de Suez. Según algunas estimaciones, durante el año 2008 se llegó a pagar más de 150 millones de dólares en rescates de buques, sin tener en cuenta que en muchas ocasiones no se hacen públicos los secuestros y mucho menos la cantidad pagada a los piratas para no perder poder de negociación en futuros encuentros.

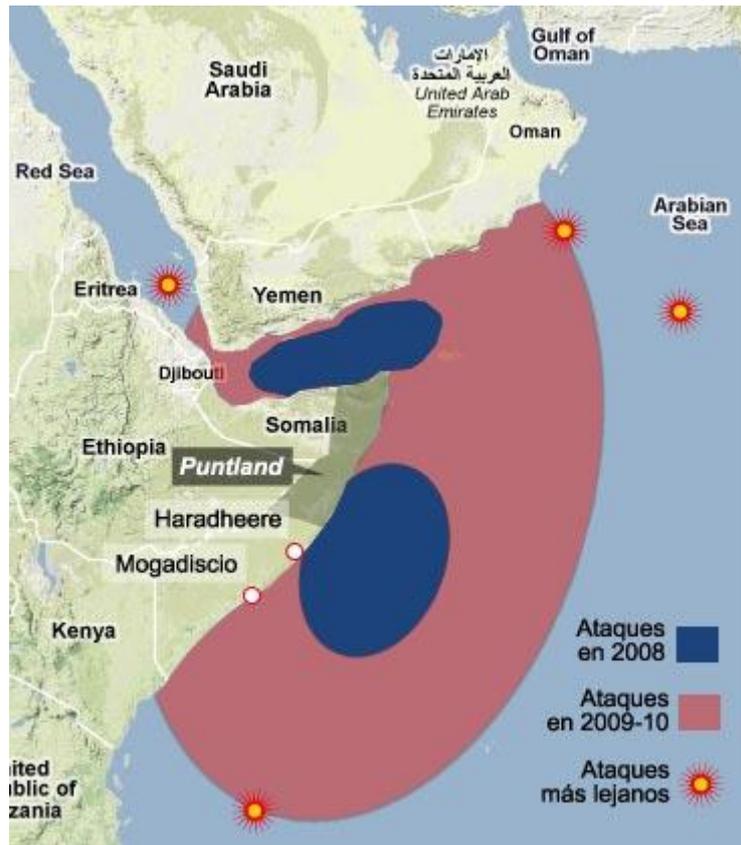


Figura IV: Zonas de ataques piratas en la costa somalí (2008-2010).

Fuente: Expansión.

El modus operandi de la piratería en Somalia es el siguiente:

Debido a la alta densidad de tráfico, tanto de pesqueros como de barcos dedicados al comercio, los piratas suelen operar en embarcaciones pequeñas muy parecidas a las que utilizan los pesqueros locales para camuflarse entre la multitud y pasar desapercibidos. Estas embarcaciones reciben el nombre “skiffs” y las suelen operar en torno a cinco tripulantes, todos ellos armados con fusiles, pero también con lanzagranadas. En algunas operaciones de atracos más sofisticadas, hay otro barco de apoyo que les proporciona soporte desde la lejanía e interviene si lo ven necesario.

La forma de actuar es mantenerse siempre al acecho, en perfil bajo, simulando ser pescadores hasta que aparece una víctima vulnerable, preferiblemente que circule a poca velocidad y con un franco bordo fácil para su abordaje (Díaz del Río Jáudenes, 2013). Estando ya a una distancia cercana, los piratas abren fuego con las RPG (Rocket Propelled Grenade) y con los fusiles con la intención de intimidar a la tripulación, en ningún caso

queriendo matar a ninguno de ellos. A continuación, proceden a asaltar el barco paralizando la tripulación hasta conseguir hacerse con el mando de la embarcación, para después navegar con el barco secuestrado hasta sus campamentos piratas o puertos que tienen controlados a través de corrupción o sobornos. Se estima que existen varios de éstos a lo largo de la costa, perteneciendo cada uno de ellos a los distintos clanes y grupos étnicos en los que se divide Somalia.

Una vez fondeado cerca de las zonas controladas por los piratas comienza una sofisticada operación de protección y logística de la víctima, para después dar pie a las arduas negociaciones para cobrar el rescate, el cual es el objetivo principal del atraco y secuestro (Díaz del Río Jáudenes, 2013). Son alrededor de cuarenta piratas, con sus respectivos apoyos de sus clanes, los que protegen y custodian los barcos, no sólo para evitar la liberación de los rehenes, sino también del peligro de que venga otro grupo armado de piratas intentando robar la presa.

En cuanto a la negociación, los primeros contactos los suele realizar un negociador local, el cual es vigilado e indicado por otros negociadores expertos. La vía de comunicación siempre es usando teléfonos vía satélite para que sea imposible rastrear la llamada y averiguar el paradero del barco retenido. Para alcanzar un acuerdo, el tiempo que transcurre puede variar entre una semana a tres meses, habiendo llegado hasta seis meses de negociaciones, para que se realice el pago del rescate. Para efectuar el pago, los armadores deben alquilar una embarcación nueva junto con una empresa de seguridad que los acompañe, para que el dinero el dinero llegue al campamento pirata sin ninguna incidencia (Díaz del Río Jáudenes, 2013). Además, en muchas ocasiones existen muchos otros pagos a través de intermediarios o despachos de abogados para asuntos de primas de seguros.

Los piratas somalíes han conseguido convertir su negocio de secuestros de embarcaciones en una organización bien estructurada con una manera de trabajar muy eficaz y estudiada, que genera una grandísima cantidad de dinero. Por esa misma razón, como ha mostrado la BBC en algunos documentales, es frecuente ver lujosos coches y casas, además de hombres bien vestidos de traje y corbata por la zona de Puntlandia, que es donde tienen uno de sus campamentos base.

4.2 Causante de intervención

4.2.1 Industria pesquera española

Históricamente, la cultura y la economía en España han estado muy ligadas al mar, por razones evidentes, al estar toda la península rodeada por agua. Pese a ser una de las actividades de supervivencia más antiguas, a día de hoy, en pleno siglo XXI, la pesca y la acuicultura han sabido adaptarse a los nuevos tiempos para así seguir teniendo un papel fundamental en el país, pero especialmente en nuestras comunidades costeras (Solunión, 2020). Las flotas españolas se pueden divisar operando en todos los mares del mundo, siendo una industria puntera a nivel nacional e internacional.

Actualmente, pese a las dificultades que se le presenta, como por ejemplo la presión administrativa y regulatoria que ha incrementado en los últimos años, se considera que la industria pesquera española vive un buen momento (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 2020). Dentro de la Unión Europea, durante el año 2019, España generó en torno al 20% de la producción pesquera, tanto en volumen (889.333 toneladas de pescado y marisco), como en el total facturado (2.043 millones de euros), lo que le hace líder indiscutible (IFPRI, 2019). También, cabe destacar que somos los que más empleo generamos dentro del sector pesquero, con un importante papel de la mujer en la industria, sumando más de 47.500 trabajadoras repartidas en las distintas áreas de actividad.

Al ser tan importante para nuestra economía, también nos corresponde la responsabilidad de asegurar una pesca eficiente y sostenible y que perdure muchos años. Los problemas principales que se nos presentan son el cambio climático, la contaminación con plásticos, la sobreexplotación, pero sobre todo que los peces son un recurso limitado.

Todos los años, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publica el Informe Anual de la Actividad de la Flota Pesquera Española describiendo el ejercicio, destacando los puntos fuertes y presentando un plan de mejora para años venideros. Durante el año 2019 (el último año con actividad habitual hasta la fecha, por la disrupción de la pandemia del COVID-19) los logros más importantes que se consiguieron fueron enormes mejoras informáticas, especialmente en los servicios web con Marina Mercante y con el Instituto Social de la Marina para agilizar todos los trámites de los procedimientos administrativos en relación al Registro de Formación Permanente del Profesorado, además de muchas

otras gestiones de continuidad de programas específicos desarrollados desde el ministerio.

Por el otro lado, en puntos a mejorar, se considera que varias normas básicas de la industria necesitan una actualización, ya que se han quedado muy anticuadas. Dentro de estas normas básicas, la más preocupante es la verificación de la potencia de los motores, sabiendo que algunas embarcaciones operan con una potencia superior a la permitida dañando así la fauna marina. Se ha detectado que para los pescadores es muy fácil manipular los datos que se entregan a las autoridades de Marina Mercante.

Lo más importante a destacar en el informe es el plan de mejora del sistema de gestión de la flota, ya que ahí se propone una estrategia de competitividad de la flota española para que siga creciendo y generando tanto beneficio para nuestro país. Para ello se pretende implantar actuaciones que faciliten la financiación para la industria, junto con medidas de apoyo estructural y comercialización.

4.2.2 Pesca en la costa africana

Debido a una pesca irresponsable y muy poco sostenible, sabiendo que los peces no son ilimitados, casi todos los países desarrollados han agotados sus caladeros tradicionales (El Orden Mundial, 2020). En el caso de España no es diferente, más aún teniendo en cuenta como se explota el sector marítimo para generar beneficios. Para seguir con el alto nivel de actividad pesquera se ha tenido que explorar nuevos mares que aún no hayan sido explotados y asentarse antes de que lleguen otras flotas de países competidores.

Desde hace unas décadas ya, las costas de África se han convertido en uno de los mayores caladeros donde se encuentran buques pesqueros de todo el mundo, sobre todo de los países desarrollados que han abastecido ya sus propias costas. Por ejemplo, se calcula que el 95% de las horas de pesca en el litoral de Guinea Bisau la realizan barcos extranjeros, en Mozambique, donde existen grandes bancos de atunes, únicamente uno de los ciento treinta buques que tiene licencia para operar en el país pertenece a la antigua colonia portugués. A gran escala, unos 4,5 millones de barcos se dedican a la pesca en todos los mares y océanos, pero entre todos los países del litoral africano no consiguen superar la cifra de 30.000 embarcaciones (El País, 2015).

El fuerte atractivo que ofrecen las costas de África se puede explicar según varias razones. Tal como llevan indicando muchos años las organizaciones medioambientales, se están superando los límites recomendables para una pesca sostenible, por el hecho de intentar siempre aumentar la producción a cualquier coste (WWF, 2022). Europa es uno de los mayores perjudicados actualmente por esta situación, en total treinta y cinco de sus cuarenta principales caladeros no consiguen regenerarse a una velocidad suficiente que permita satisfacer la demanda. La fecha en la que Europa consume el equivalente a la totalidad de sus recursos pesqueros se adelanta cada año, lo cual preocupa excesivamente a todos los países fuertes de la industria. En 2019, ese día llegó el 9 de julio, siendo un mes entero antes que en el año 2000 (El Orden Mundial, 2020). La solución ha sido buscar más lejos y más profundo, lugares que por razones económicas o de desarrollo no hayan sufrido una fuerte explotación aún, y por ello han llegado a África. En este continente, la flota pesquera sigue muy atrasada en cuanto a estructura y tecnología, siendo más artesanal, lo cual les impide competir con una flota moderna. A todo esto, hay que añadir, que, ante la escasa experiencia en la industria pesquera, por falta de medidas legales o de medios para ponerlas en práctica, la regulación tiende a ser mucho más laxa, permitiendo muchas maniobras y acciones que en otros lugares del mundo llevan muchos años estando prohibidas.

La acuicultura es una técnica que explica la industrialización de la producción de la industria pesquera que permite obtener alrededor de 200 millones de toneladas métricas al año (El País, 2015). En algunos países como China representa el 73% de su producción anual mientras que en África únicamente un 17%. Sin embargo, estas cifras pueden llevar a confusiones. Para producir esta enorme cantidad de pescado, las grandes granjas de acuicultura, entre las que destacan las de China, Chile o Noruega, son dependientes de harina de pescado. Este ingrediente proviene de peces pequeños y baratos, como son los boquerones o sardinillas, y se utiliza para dar de comer a peces más grandes que luego se pueden vender por un precio más elevado, por ejemplo, salmones o carpas. Actualmente, la demanda de la harina de pescado es tan elevada que se calcula que el 20% del total de las capturas del mundo se destinan a ello, convirtiéndose la costa occidental del continente africano en el mayor destino para ello. Supone un altísimo riesgo para la sostenibilidad de la pesca en esta región ya que, para el engorde de un único kilo de salmón de piscifactoría, son necesarios hasta seis kilos de pienso proveniente de pescado salvaje, y

la gran mayoría de grandes productores piensan más en los beneficios económicos que pueden obtener que preservar los mares.

Por lo tanto, como en otros sectores, África dispone de la materia prima pero no es capaz de explotarla por falta de medios productivos, así que aparecen otros países con los recursos necesarios y se embolsan el valor añadido. En el caso de la UE, existen acuerdos con once países africanos que permiten el acceso de las flotas a sus ZEE (Zona Económica Exclusiva) a cambio de un dinero fijo anual, más otra cantidad variable dependiendo del volumen de pesca. Relativamente, la pesca europea fuera de sus zonas territoriales supone únicamente un 8%, frente al 79% de capturas en su propia ZEE, pero en kilos el número es muy elevado y el margen de beneficio enorme. Del 13% restante se desconoce el origen exacto, pero se especula que proviene de pesca ilegal en distintos lugares del mundo.

Es un secreto a voces que, sobre todo en la costa africana, todos los grandes productores dedicados a la industria marítima practican la pesca ilegal en la que no declaran y se saltan las reglamentaciones establecidas por las distintas organizaciones nacionales e internacionales. Tal como publica la FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations), en la costa de Somalia, al igual de toda la costa de África oriental, el 20% de la actividad no cumple con las leyes establecidas, lo que conlleva a una estimación de unas pérdidas anuales de 3.000 millones de dólares para los países de la región. Esta cifra es ocho veces mayor que la suma de todo el dinero que reciben por licencias sumando las partes fijas y variables. Y no es solo el impacto económico, sino el medioambiental que es igual o más grave aún. Uno de los mayores problemas es con la pesca de arrastre con redes que pueden llegar a medir decenas de kilómetros con una capacidad de absorción enorme que arrasan con todo lo que encuentran en su paso. Los daños colaterales son irreparables destrozando toda la vida marina y según algunos estudios, hasta el 35% de la posible pesca mundial se llega a desperdiciar por esta técnica. Teniendo en cuenta que la pesca legal ya está al límite de las cuotas de pesca establecidas por los distintos gobiernos africanos, toda pesca ilegal o clandestina supone una amenaza severa para la sostenibilidad de sus costas.

A la hora de combatir este gran problema, los gobiernos no cuentan con los medios ni la voluntad suficiente para poner fin. El ejemplo más claro es China, quien practica la pesca ilegal, pero a la vez mantiene acuerdos y planes de financiación, a día de hoy, con casi todos los países africanos por lo que no interesa perseguirles. En la gran mayoría de ocasiones, si existiera el interés de frenar la actividad clandestina en las costas, por falta

de recursos sería imposible. Kenia, siendo uno de los países más desarrollados del cuerno de África adquirió su primer barco guardacostas para vigilar sus aguas a finales de 2018 (El Orden Mundial, 2020).

La reacción de Somalia, para proteger su ZEE, ha sido mediante la piratería a la que se han unido los pesqueros locales al ver sus caladeros invadidos por pesqueros internacionales. Tras varios años de transcurso de la Operación Atalanta (la cual se estudia en este TFM), desde el 2017 se vio un incremento en el número de ataques, e incluso se prevé más violencia por la firma del reciente acuerdo con China permitiéndoles explotar su costa.

Por supuesto, España realiza todas las actividades mencionadas con anterioridad para seguir siendo líderes en Europa en la industria de la pesca y poder competir con otros países punteros en todo el mundo (El País, 2015). La explotación que lleva a cabo en la costa de Somalia y en la costa africana en general. Para ser competitivos en un sector tan saturado, además de cumplir con los parámetros impuestos por las organizaciones nacionales e internacionales, España actúa como cualquier otro Estado nacional incumpliendo las normas y no velando por la sostenibilidad del medio ambiente.

Como muchísimos otros barcos pesqueros procedentes de todo el mundo, la flota española se ha visto amenazada y atacada por piratas, siendo esta su forma de protesta ante la imposibilidad de sus gobiernos de hacer frente a la realidad, que se están aprovechando de ellos por su atraso en el desarrollo.

4.2.3 Secuestro de los barcos españoles

El gran detonante de la Operación Atalanta, el principal sujeto de estudio de este Trabajo de Fin de Máster, fue el secuestro de dos barcos pesqueros vascos, que operaban en la costa de Somalia, lugar que frecuentaba con mucha abundancia la flota española. Los abordajes generaron mucho revuelo en todo el país, además de en el gobierno presidido por José Luis Rodríguez Zapatero y por supuesto también en la oposición.

El incidente con el barco Playa de Bakio, un atunero de la localidad de Bermeo supuso un momento trascendente a la hora de la seguridad de los navíos privados. No fue ni mucho menos el primer secuestro o ataque que se sufrió, pero sí un punto de inflexión,

ya que las grandes potencias no podían exponerse al enorme riesgo que suponía pescar en una de las zonas más ricas en peces de todo el planeta.

El pesquero vasco, como muchos otros, era un atunero congelador con una estructura básica y que navegaba a una velocidad lenta debido a la gran bodega, que permitía congelar los peces, y una enorme grúa para subir la red de captura. Este tipo de embarcaciones suele faenar con una tripulación de entre 25 y 30 personas. En el caso del Playa de Bakio estaba compuesto por 13 españoles y 13 africanos conocedores de la zona. En principio, la actividad que llevaban a cabo iba a ser la siguiente; cargar la enorme bodega en aguas internacionales durante varios días, cumpliendo así con las leyes, para después acercarse a la costa más cercana para poder descargar y volver a repetir la operación (Peñalba, 2019).

El desarrollo del incidente fue un calco de la captura de un yate francés tan solo quince días antes. La toma del control de la embarcación fue rápida, teniendo en cuenta la zona horaria de Somalia, el día 20 de abril de 2008 a última hora de la tarde una pequeña lancha con tres o cuatro tripulantes se acercó al atunero que no se pudo defender del ataque de varios lanzagranadas. Posteriormente, los piratas abordaron el barco y redujeron a la tripulación haciéndose así con el control del Playa de Bakio (Peñalba, 2019). Para evitar cualquier tipo de comunicación con las autoridades o con el exterior se les retiraron los teléfonos móviles y las radios que funcionaban por satélite.

No fue hasta el día siguiente, tras varias horas sin conexión y con la preocupación de los familiares y compañeros, que los piratas permitieron únicamente al patrón del barco, Amadeo Álvarez, a realizar una llamada a su familia. Finalmente, esa conversación sería transmitida a la prensa por la hija en la que relataba cómo ocurrió el abordaje, pero sobre todo transmitía un mensaje de tranquilidad confirmando que no había ningún herido. Además, los secuestradores se pronunciaron asegurando que pretendían un rescate en metálico para la liberación de los tripulantes.

Así fue como el Gobierno de España comenzó a organizar el seguimiento del caso desplazando una fragata, la Méndez Núñez, capaz de plantarse en Somalia en tan solo 48 horas. Según la entonces ministra de Defensa, Carme Chacón, y el entonces ministro de Asuntos Exteriores, Miguel Ángel Moratinos, se habrían puesto en contacto con la OTAN para que colaboraran recabando ayuda e información.

Hasta la llegada de la fragata española, el Playa de Bakio se mantuvo fondeado en la costa recibiendo víveres y medicamentos para los secuestrados, a la espera de poder negociar el rescate. Una vez ahí, la Méndez Núñez se mantuvo a una cierta distancia de seguridad que permitía pasar desapercibido, pero a la vez tener controlado cualquier movimiento que ocurriera en el atunero de Bermeo.

Sin embargo, a los piratas somalíes se les complicó la situación cuando se vieron atacados por otros piratas de la misma zona que amenazaban con atacarles y robarles sus rehenes para cobrar ellos mismos el rescate. Esto permitió una negociación más precoz en la que los secuestradores iniciales querían desprenderse de la tripulación retenida cuanto antes para asegurarse ellos el dinero. Fue tal la presión de los otros grupos paramilitares que se vieron obligados a mover el barco lejos de su base (Espinosa, 2008).

Tras casi una semana de secuestro, el día 26 de abril de 2008 se enunciaba que se había liberado con éxito a la tripulación y se encontraba de regreso a España (Peñalba, 2019). En la rueda de prensa que dio María Teresa Fernández de la Vega, vicepresidenta del gobierno en aquel momento, quiso destacar la gran labor diplomática que se había llevado a cabo atribuyéndose el mérito a la presidencia de España. En ningún momento anunció que hubo un pago del rescate, ya que daba una imagen de debilidad, sin embargo, desde el primer momento se filtró información de que sí había ocurrido, manteniéndose la cifra una incógnita. Más adelante, el director de una organización que se dedica a buscar buques perdidos en alta mar, Andrew Mwangura, confirmó lo que era un secreto a voces, estimando la cifra total en torno a 1,2 millones de dólares americanos.

Con la entrega del rescate, como establecido en las negociaciones, los piratas liberaron a la tripulación y desaparecieron sin ninguna penalización ni condena, por lo que no había ningún incentivo a que abandonaran sus operaciones de ataques en un futuro cercano.

Al cabo de año y medio, con muchos problemas en el golfo de Adén, pero sin ningún caso muy sonado en España, llegó el secuestro marítimo más conocido de los últimos tiempos de nuestro país, el famoso caso Alakrana.

Tras conseguir librarse de un primer ataque, el pesquero vasco no pudo hacer frente al segundo y los piratas tomaron el mando de la embarcación el 2 de octubre de 2009 (El Mundo, 2011). El navío llevaba una tripulación de un total de 46 personas, entre los que había 16 españoles, de distintas comunidades autónomas, y otros 30 extranjeros de

diversas nacionalidades. En cuanto saltaron las noticias, la preocupación se trasladó al instante a España y todos los familiares de los retenidos.

Por los precedentes, España tenía permanentemente una fragata en el Cuerno de África, la fragata Canarias, por lo que la respuesta no tardó en llegar. No fue capaz de liberar a la tripulación a primera instancia, pero únicamente dos días después de que se produjera el ataque, sí consiguió detener a dos de los presuntos piratas del Alakrana, que habían salido del pesquero en un esquife (Soto, 2019). Baltasar Garzón ordenó el traslado inmediato de ambos a España para poder ser juzgados ante la audiencia nacional. La declaración no hizo más que traer problemas ya que uno aseguraba que era inocente y el otro que era menor de edad.

En este momento, con las negociaciones ya iniciadas, los secuestradores amenazaron con herir o incluso matar a los rehenes si no se les liberaba, ya que habían sido condenados a ingresar en prisión. Todo hacía indicar que este caso se iba a alargar bastante más que el Playa de Bakio.

Dos semanas desde el secuestro, un portavoz de los piratas hace público que el precio del rescate es nada menos que cuatro millones de dólares americanos (Efe, 2019). Por otro lado, el portavoz español asegura que las negociaciones se encontraban en una fase avanzada y que no debería alargarse más de una semana o diez días más. En este punto, el Gobierno propone a los pesqueros colaboración con empresas de seguridad para evitar que se repitan situaciones parecidas. En cambio, la idea no tiene aceptación y no parece contentar a los armadores.

Ante la fuerte presión de los piratas, el Gobierno aceptó liberar a un pirata e ingresó al otro en un centro de menores, creyéndose su declaración (Soto, 2019). La realidad fue que, tras una prueba de la dentadura, se confirmó que Abdu Willy efectivamente tenía más de 18 años y debía volver a pasar por la Audiencia Nacional, mientras no había ninguna noticia de la liberación del atunero que llevaba ya casi un mes retenido.

Pese al rechazo inicial de tener seguridad privada a bordo, el 30 de octubre de 2009 se aprueba un real decreto para que la ley oficialmente lo permita, siempre que sea con armamento adecuado y con fines únicamente de defensa. Poco tardó en resultar efectivo, ya que a los dos días de su entrada en vigor otro atunero vasco consiguió escapar de un nuevo ataque pirata en aguas del Índico gracias a la vigilancia privada con la que contaba el barco.

Los piratas, al ver la pasividad de España de devolver a Abdu Willy, trasladaron a tres tripulantes del Alakrana a tierra somalí amenazando que los iban a entregar a la familia del supuesto menor de edad. Finalmente, no cumplieron su palabra y los marineros volvieron a la embarcación con el resto de sus compañeros.

La tensión en España había llegado a tal punto que los familiares y la oposición empezaron a dudar seriamente de la gestión del Gobierno frente a este caso, aunque ellos aseguraran que su prioridad era seguir por la vía diplomática para lograr la liberación.

No fue hasta el 17 de noviembre de 2009, exactamente 47 días desde el secuestro, que el propio presidente del Gobierno anunció que los piratas dejaban libre el atunero y permitían que los tripulantes volvieran a sus casas (El Mundo, 2011). Pese a que el Ejecutivo lo negara, la sentencia de la Audiencia Nacional dictaminó que se pagó un rescate de 2,5 millones de euros a los piratas, a los cuales se les vio de celebraciones lujosas tras la liberación del Alakrana.

El presunto pago trajo un enorme revuelo en España, involucrando al propio Gobierno, a la oposición, al ejército y al Cuerpo Nacional de Inteligencia (CNI). El caso se alargó varios años antes los tribunales, por las sentencias de los dos piratas capturados dos días después del secuestro y por el pago del rescate, que en ningún momento se confirmó ni el hecho ni la cantidad. Las consecuencias en la política fueron varias, las cuales se analizarán más adelante.

4.3 Operación de respuesta

4.3.1 Respuesta de la UE

A primera instancia, la Unión Europea se mostraba bastante reticente a participar en cualquier forma para frenar los actos delincuentes en la costa de Somalia (Manrique de Luna, 2015). Tanto el propio gobierno somalí como la ONU habían formulado propuestas antipiratería, y no fue hasta junio de 2008, que el Consejo de Seguridad de la ONU emitió una resolución expresando su gran preocupación por la seguridad de los buques que operaban en el golfo de Adén, que la UE decidió dar el paso y aprobar la primera operación marítima de la organización a nivel internacional. En ese momento se dio inicio a la Operación Atalanta, para dar protección a la flota mercante y a los barcos pesqueros de la violencia en el Océano Índico.

Los antecedentes no paraban de aumentar en una zona que se había convertido de alto tránsito, tanto para los pesqueros que operaban en el golfo de Adén como para aquellos que recorrían una de las mayores rutas comerciales del mundo, entre Europa y Asia. Tan ajetreado era el tráfico que se calcula que en el año 2008 navegaron en torno a 20.000 embarcaciones frente a las costas de Somalia, de los cuales 134 denunciaron ataques y otros 40 secuestros, más todos los que no llegaron a manos de gobiernos o instituciones internacionales. Como mencionado con anterioridad, a finales de ese mismo año, los piratas se hicieron con el mando del Playa de Bakio, por lo que España, junto con el apoyo de Francia, fue la que apoyó al Consejo de la Unión Europea a que pusiera en marcha la Operación Atalanta el 8 de diciembre de 2008.

El principal objetivo de la misión es la disuasión y la interrupción de actos de piratería y asaltos armados en alta mar (Operación Atalanta, 2009). Los buques de guerra únicamente pueden capturar a los piratas sospechosos tras informes de inteligencia con la intención de que sean incapaces de llevar a cabo más ataques.

La base legal a la que se somete esta lucha contra la piratería es en las Decisiones del Consejo de la Unión Europea de conformidad con las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones (UNSC) pertinentes, además de en el Derecho Internacional. Por lo tanto, en las zonas en las que opera, las unidades pueden arrestar, detener y trasladar a aquellas personas sospechosas de que vayan a cometer, estén cometiendo o hayan cometido actos de violencia en el mar.

Posteriormente, los detenidos pueden ser procesados por un Estado miembro de la UE, por uno de los Estados de la zona por la zona en la que llevaba a cabo sus actos vandálicos o por Estados terceros con los que la UE tenga acuerdos y pueden y deseen ejercer su jurisdicción sobre los sospechosos. Pese a que la voluntad exista, los presuntos piratas no pueden ser transferidos a un tercer Estado a menos que se cumplan las condiciones aplicables del Derecho Internacional, en particular del derecho internacional sobre derechos humanos.

Desde que se pusiera en marcha la operación, los datos recopilados muestran que ha sido muy exitoso, y se ha convertido en esencial a la hora de prevenir ataques en la costa de Somalia. La reducción de la tasa de piratería se debe principalmente a la cooperación de los socios que participan activamente en la misión, informes de seguridad, además del

continuo esfuerzo por inculcar a la industria marítima a tomar medidas de seguridad y autoprotección.

El mayor logro hasta el momento ha sido reducir a cero durante prolongados periodos de tiempo la piratería somalí que, en su punto álgido, en enero de 2011, había 736 rehenes y 32 barcos retenidos (EU NAVFOR, 2020). En cuanto a datos recopilados los últimos años:

- Ha habido un 100% de tasa de éxito en cuanto a protección a los buques del Programa Mundial de Alimentos, los cuales proporcionan alimentos y otras ayudas al pueblo somalí, que son esenciales para que la operación de la Unión Africana en Somalia sea exitosa. Estos barcos muchas veces se han visto amenazados por los piratas somalíes, pese a que se dedican a ayudar a su propia población.
- El Corredor de Tránsito Recomendado Internacionalmente (IRTC) y la Zona de Alto Riesgo (HRA) entre el Mar Rojo y el Océano Índico ha visto un aumento de protección a aquellos barcos más vulnerables.
- Gracias a la estrecha colaboración con los gobiernos de la zona, como son las islas Seychelles, islas Mauricio y Kenia, se ha trasladado con éxito a presuntos piratas para su juicio y encarcelación.

A todo esto, hay que añadir algunas actividades que se han llevado a cabo de manera altruista, como son el respaldo a muchas misiones de rescate bajo el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS). Ayudaban tanto a barcos pesqueros, mercantes y yates privados en situaciones de peligro en aguas internacionales.

En cuanto a los sucesos desde que se pusiera en marcha la Operación Atalanta, a principios del año 2009, varios países, España incluido, envían buques navales a la costa somalí. Ese mismo año sucede el secuestro del Alakrana que, pese a ya contar con fragatas en la zona, la respuesta fue todavía muy precoz y poco eficiente. Tras los sucesos del atunero de Bermeo, se ampliaron las funciones de la misión incluyendo también el control de puertos y bases secretas de los piratas. El año 2011 fue al año más ajetreado con centenares de secuestrados y por lo tanto el año más difícil de la operación, pero también supuso un punto de inflexión y desde entonces los piratas nunca han operado con tanta frecuencia. Para reforzar la fragata, España, en el 2012, desplegó su nuevo patrullero

oceánico, llamado el Relámpago por la gran velocidad de crucero que tenía y la gran cantidad de millas que podía cubrir en poco tiempo.

Tras ocho años operando en las costas de Somalia, en 2017 se aprueba la prórroga de Atalanta hasta finales de 2018, participando la cifra máxima de 375 efectivos entre todos los países miembros de la UE (UE, 2017). Tan solo seis meses después, se vuelve a prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2020 para continuar dando seguridad en las costas de Somalia, ya que la situación sigue sin estar controlado ni permite la retirada de las fuerzas navales. Durante la disrupción de la pandemia, Atalanta siguió operativa incluso habiendo un tráfico mínimo debido a que el mundo se paralizó durante unos meses. Asimismo, se volvió a prorrogar otros dos años la operación hasta finales de 2022, y a día de hoy se desconoce si de verdad habrá una retirada a final de este año.

Además de la respuesta militar, la UE puso en marcha otras operaciones, entre ellas la EUTM Somalia, la Misión de Formación de la Unión Europea en Somalia, el 7 de abril de 2010, cuando Atalanta ya llevaba más de un año en funcionamiento. Desde entonces su mandato se ha ampliado un total de cinco veces y a día de hoy sigue en funcionamiento. Debido a la situación política y social que se vivía en el 2010 en Somalia, inicialmente la misión se llevó a cabo en Uganda, principalmente por motivos de seguridad.

Durante los primeros mandatos, la misión se centró sobre todo en actividades para la formación táctica para tener las capacidades de dar apoyo al Gobierno Federal de Transición somalí a la hora de fortalecer sus instituciones nacionales (EUTM, 2022). Al cabo de los años, se vio un cambio significativo en su enfoque, esta vez añadiendo actividades de asesoramiento estratégico, además de la función de formación. Además, ya se vio capacitada de trasladar la base de operaciones a Magadiscio, capital de Somalia. Manteniendo las actividades iniciales, poco a poco a poco se iban dando entrada a nuevas, como son algunos cursos especializados para el asesoramiento destinado a crear una capacidad a largo plazo en el Gobierno, en el Ministerio de Defensa y en el Estado Mayor del Ejército Nacional Somalí.

Ahora mismo en su sexto mandato, con el fin de aprovechar sus éxitos anteriores, se base en una estructura de tres pilares: formación, tutoría y asesoramiento. La EUTM Somalia se centra en aumentar la competencia, la credibilidad y la responsabilidad del sector de defensa somalí, para así progresivamente poder ir asumiendo sus responsabilidades de seguridad nacional. Además de la infantería ligera, la ingeniería y la formación

especializada, esta formación se centra cada vez más en los programas de futuros formadores y en la tutoría que proporcionarán con la capacidad de gestionar su propio desarrollo (EUTM, 2022).

Además, la ayuda al desarrollo de la UE (por ejemplo, con programas de empleo) apoya medios de vida alternativos, contribuyendo así al desarrollo de oportunidades económicas que atraerán a los jóvenes somalíes lejos de las actividades delictivas y el extremismo. La UE es uno de los principales socios de AMISOM, la misión de mantenimiento de la paz de la Unión Africana en Somalia, tanto desde el punto de vista financiero como a través de la planificación y el desarrollo de sus capacidades. La UE ha financiado a AMISOM desde su puesta en marcha en marzo de 2007 a través del Fondo de Paz para África (APF).

Otra operación que puso en marcha la UE fue la EUCAP Nestor (European Union Capacity Building Mission), la cual se inició en julio del 2012. Su principal objetivo, siendo exclusivamente una misión civil sin intervenir militarmente, es ayudar al desarrollo de la seguridad marítima en aquellos países en los que, por escasez de recursos, la piratería o violencia en los mares supone un gran peligro (EUCAP, 2022). Al inicio de la operación, el foco estaba puesto en el Cuerno de África y en la zona más al oeste del Océano Índico, sin embargo, desde el 2016, tras una revisión estratégica de la misión se decidió trasladar todas las actividades a Somalia, incluyendo Somaliland, estableciendo la base en Mogadiscio. De ahí en adelante se la cambió el nombre a EUCAP Somalia.

La UE trabaja para contribuir al establecimiento de una Somalia pacífica, estable y democrática, y está comprometida con el desarrollo sostenible y el aumento de la estabilidad y la seguridad en Somalia, en el Cuerno de África y más allá. Una Somalia estable y segura significa una mayor seguridad para la población y la posibilidad de que ésta se beneficie de los dividendos de la paz.

La operación se basa en 3 pilares fundamentales y no se considerará exitosa hasta que se consoliden en Somalia, y sean capaces de velar por su seguridad ellos mismos.

1. Reforzar las unidades de policía marítima en los cuatro principales puertos somalíes (Mogadiscio, Berbera y Bosaso y Kismayo) y sus alrededores.
2. Contribuir al desarrollo de las funciones de los guardacostas somalíes y seguir defendiendo la importancia de la seguridad marítima para el desarrollo de la economía azul.

3. Apoyo a un desarrollo policial más amplio, con especial referencia a la aplicación del Plan de Transición de Somalia, y a la mejora y reestructuración de la Fuerza de Policía de Somalia, en coordinación con las actividades financiadas por la UE.

Tras 25 años de conflicto civil, ven necesario reestructurar la "arquitectura de seguridad marítima" somalí (marco institucional). Para ello se necesitan acuerdos políticos y estratégicos inclusivos y, sobre todo a largo plazo. La reconstrucción de la capacidad operativa de aplicación de la ley marítima también tiene lugar con una perspectiva a largo plazo y debe enmarcarse en la Arquitectura de Seguridad Marítima en desarrollo, el Estado de Derecho y los derechos humanos, e incorporar una perspectiva de género.

En el desempeño de su mandato, en el insistente espíritu del enfoque integrado de la UE, la misión coopera con la Delegación de la UE en Somalia y las dos misiones militares de la PCSD que operan en Somalia (EU NAVFOR Operación Atalanta, EUTM Somalia); la coordinación y las actividades conjuntas también tienen lugar con organismos financiados por la UE, como la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), así como con la Misión de Asistencia de las Naciones Unidas en Somalia (UNSOM).

Siguiendo la idea del enfoque integrado de la UE, el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) es el servicio diplomático de la Unión Europea, el cual ayuda a la Alta Representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad a llevar a cabo la Política Exterior y de Seguridad Común de la Unión. La Capacidad Civil de Planeamiento y Conducción (CPCC) del SEAE, con sede en Bruselas, es el cuartel general operativo permanente responsable de la conducción operativa de la EUCAP Somalia y de todas las demás misiones civiles de la PCSD.

4.3.2 EU NAVFOR

Para la puesta en marcha de la Operación Atalanta, la UE decidió crear una fuerza naval propia con la colaboración de sus miembros, recibiendo esta el nombre EU NAVFOR (European Union Naval Forces). Durante los primeros años la sede operativa estuvo en el Cuartel General en la localidad de Northwood en el Reino Unido, ya que contaban con las fuerzas navales más sofisticadas y modernas dentro de la unión. Sin embargo, el 29 de marzo del 2019, y con motivo del Brexit, la sede se trasladó a la Base Naval de Rota en Cádiz, España.

Es importante destacar que es la primera operación naval que pone en marcha la UE en toda su historia, la cual no sería posible sin la cooperación de la fuerza multinacional Combined Task Force 151, de las cuales Estados Unidos es el líder, ni, por supuesto, la OTAN.

La forma de organización es con tripulaciones de información en tierra y una enorme fragata en constante navegación en alta mar, desarrollando así todas sus actividades en todas las zonas en las que opera (EU NAVFOR, 2022). Los buques trabajan en turnos rotativos que puede variar entre los tres y seis meses desde que zarpa de su base. Del mismo modo, el mando de la operación también va cambiando entre los distintos países que participan, siendo siempre España, Italia y el Reino Unido los que más veces han asumido la dirección. Por supuesto, el Reino Unido ha dejado de liderar y de ser partícipe desde su decisión de abandonar la Unión Europea a principios del año 2020.

Durante la primera mitad del año 2022, siendo el último año de operación si no se renueva de nuevo, la flota desplegada se reparte casi al completo entre España e Italia, que llevan años turnándose el poder semestralmente. Por lo tanto, los principales buques provienen uno de cada país. España ha asignado unos de sus mejores buques de operaciones de la Clase Santa María, que recibe el nombre Victoria en honor al barco más famoso de la flota de Magallanes que dio la vuelta al mundo (Ministerio de Defensa, 2022). Por la parte de Italia, ponen a disposición su F 590 ITS llamado Carlo Bergamini, siendo éste de la nueva generación de las fragatas que existen actualmente (EU NAVFOR, 2022). Ambas embarcaciones, con la carga de suministros correcta tienen para una autosuficiencia de varios meses en alta mar y una velocidad de crucero máximo de 30 nudos, lo que les permite recorrer largas distancias en un periodo de tiempo más corto. Para poder cumplir con sus funciones de seguridad marítima, van equipados con armas preparadas para defenderse de ataques, o incluso lanzarlos ellos mismo si es necesario. Cuentan con el apoyo de helicópteros de guerra a bordo, que juegan un papel muy ya que cumplen varias funciones adicionales, entre las más importantes los rescates desde las alturas de los tripulantes expuestos a algún peligro.

Para mayor soporte aéreo y mayor eficiencia en la misión, siempre se cuenta con aviones de patrulla y reconocimiento marítimo que sirven principalmente para avistar situaciones de peligro y poder avisar a las fragatas de rescate. Estos también pueden estar equipados con ametralladores para disuadir a los piratas sospechosos. Actualmente, sobrevolando el

Cuerno de África se encuentra el Orion P-3M español, con tecnología preparada para detectar tanto barcos como submarinos.

También sobrevolando constantemente Somalia está una de las mayores innovaciones de las fuerzas aéreas, los sistemas aéreos no tripulados, es decir teledirigidos. El Scan Eagle, también procedente de España, es una evolución del SeaScan, el cual se diseñó para recabar datos en los mares que podían ayudar a los pescadores comerciales a localizar y seguir grandes bancos de atunes. Los utilizados a fines militares, al carecer de piloto y cabina, permita una mayor carga útil, alcance y maniobrabilidad y sobre todo no corre el riesgo de poner en peligro vidas humanas a bordo. Otra ventaja es que no tiene por qué respetar el límite fisiológico impuesto por el piloto y puede operar muchas horas continuadas a presiones muy distintas.

En cuanto a aportaciones importantes, lo único que no proviene ni de España ni de Italia es un destacamento autónomo de protección de buques que aporta Montenegro. Siendo una de las principales misiones de la EU NAVFOR "proteger al PMA y a otros buques vulnerables", el MV Spiekeroog es uno de los buques contratados por el propio PMA para entregar alimentos en diferentes ciudades de Somalia. Un AVPD montenegrino se encuentra a bordo bajo el mando y control del FCDR, compuesto por 13 miembros. Montenegro participa en la operación desde 2017 y es la quinta vez que despliega un equipo de AVPD. El uso de los AVPD para proteger el transporte marítimo del PMA es primordial para la EU NAVFOR, ya que permite una mayor flexibilidad en el uso de los buques de guerra en la lucha contra la piratería, al tiempo que garantiza la seguridad de los envíos del PMA.

4.3.3 Participación de España en la Operación Atalanta

Desde la adhesión de España a la Unión Europea, siempre ha sido uno de los países más comprometidos con todas las causas y objetivos que tiene en común todos los países miembros. Pese a ser una obligación para todos, siempre hay algunos más implicados que otros según la conveniencia o interés en ciertos temas. Los precedentes, como son el caso de los atuneros de Bermeo el Playa de Bakio y el Alakrana, afectaron directamente a España y se vio obligado a promover una acción común que perjudicaba a la industria de

la pesca al completo, siendo la española una de las más importantes a escala europea y mundial.

Así, España ha tenido siempre un papel muy activo siendo uno de los principales promotores iniciales de lo que era la mayor acción multinacional y coordinada en aguas abiertas en la historia de la UE. Entre las distintas actividades, promovió y apoyó todas las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que presentaron contra la piratería, lideró el lanzamiento por la Unión Europea de la Operación Atalanta para contribuir a la disuasión, prevención y represión de actos de piratería en la mar y de la misión de entrenamiento militar de una Fuerza de Seguridad Somalí para atajar las causas en tierra (La Moncloa, 2011).

Como mencionado con anterioridad, el mando se ha ido turnando entre algunos miembros, entre los que España siempre ha estado presente. De este modo, varios almirantes, vicealmirantes y contralmirantes de las fuerzas navales españoles han sido los encargados de dirigir esta misión tan duradera y compleja. Un almirante es un grado militar de la marina de guerra o armada que equivale al teniente general en las fuerzas de tierra o aéreas, por lo tanto, es el escalafón máximo que un militar español puede conseguir. En cuanto a reconocimiento mundial, el ejército español tiene un enorme prestigio, y más aún en cuanto al ejército naval, considerado puntero a nivel mundial.

Por esa misma razón, tanto la Unión Europea como todos los países que cooperan en la misión han delegado en España la difícil tarea de dar comando y siempre se han obtenido resultados exitosos, por su altísima formación y cuentan con las instalaciones más equipadas en cuanto a recursos y tecnología. Desde el pasado 21 de abril de 2021, el comandante de la Operación Atalanta es el Vicealmirante José María Núñez Torrente, el cual dirige el ES-OHQ, la central de operaciones de la UE, que está en Rota, España. Desde ahí se está preparado en todo momento para ejercer el control de cualquier operación o misión de la Política Común de seguridad y Defensa europea (La Moncloa, 2011).

En total, el cuartel estratégico de Rota cuenta con una dotación de alrededor de unos cien militares procedentes de 19 distintas nacionalidades, de los que el 40% serán españoles. Además, de este centenar permanentemente hay 77 trabajando desde las instalaciones centrales.

En relación con las contribuciones de buques y aeronaves, como mencionado con anterioridad, ningún otro país está a la altura de España. Desde su inicio, a principios del 2009, mantiene en el Océano Índico un avión de vigilancia marítima con base en Yibuti, país vecino de Somalia. Este es el Destacamento Orión que cuenta con un avión P-3 Orión y alrededor de 60 militares del Ejército del aire.

Las acciones que lleva desarrollando España durante más de una década son las siguientes:

- Ha dado el impulso en el ámbito europeo a la primera operación aeronaval de la Unión Europea en la que participa con buques de asalto anfibios, además de patrulleros de altura, aviones de patrulla marítima y asumiendo el mando de forma rotativa. Siendo iniciativa española, se ha visto una mejora en el dispositivo de seguridad de Atalanta, mediante la intensificación de la vigilancia y el control de los puertos desde los cuales operan los piratas en los periodos entre monzones, los periodos de más actividad, esto son entre los meses de marzo y junio y también entre septiembre y noviembre. En cuanto a cifras, en alta mar, esta operación ha conseguido desarmar 85 bandas criminales, un total de más de mil piratas, siendo así cinco veces mayor el número de piratas detenidos respecto a los años anteriores al inicio de la misión. Para asegurarse la erradicación de la piratería se han ido destruyendo más de 100 esquifes y 20 buques nodriza.
- Haciendo referencia al ámbito nacional, varias empresas de seguridad privada han sido habilitadas para poder prestar sus servicios de protección a bordo de las embarcaciones de pesca. Además de contribuir en el transporte del armamento para el personal de seguridad, ha sido el Ministerio de Defensa quien se ha encargado de formar a los vigilantes que están a bordo. Así, muchos ataques de piratas se han conseguido repeler consolidando la medida, de la cual tanto se dudó al comienzo y que tanto revuelo causó, como exitosa.
- Su Majestad Felipe VI, el Rey Emérito Juan Carlos I y el presidente del Gobierno han recibido al presidente de la República de Seychelles para firmar una Declaración sobre Cooperación en la lucha contra la piratería y un Memorando de Entendimiento sobre cooperación en materia de defensa.
- Dando instrucción durante doce meses a unos dos mil efectivos, dentro de los programas de adiestramiento de la misión de la Unión Africana en Somalia, España es la que lidera la EUTM Somalia, la misión de la UE que da

entrenamiento a las fuerzas de seguridad somalís, mencionada con anterioridad. Es el complemento terrestre de los esfuerzos marítimos de la Operación Atalanta para poder dar la ayuda que necesita el Gobierno de Transición de Somalia para contar con su propia estructura de seguridad permitiéndole así extender el control sobre todo su territorio.

- Para poder mejorar el marco jurídico, se han modificado los mecanismos legales para la prevención y represión de los piratas a nivel nacional, introduciendo de nuevo el delito de la piratería en nuestro Código Penal, y también en el de la Unión Europea. Con la intención de propagar esta iniciativa a nivel internacional, España ha aumentado el apoyo con los convenios ya suscritos con Kenia, Somalia, Yibuti, Seychelles y Montenegro, así como el inicio de las negociaciones de nuevos convenios con Mauricio, Mozambique y Tanzania tratando de cubrir la zona afectada en su totalidad.
- A nivel de los esfuerzos en la Comunidad Internacional, España fue uno de los participantes más activos en la Conferencia sobre Reconstrucción y Desarrollo en Somalia, celebrada en Estambul entre el 21 y 23 de mayo de 2010. Ahí manifestó su compromiso a mantener y mejorar su contribución a todas las misiones dedicadas a la pacificación de Somalia, aportando 8 millones de euros para la misión de la Unión Africana, 23 millones de euros de ayuda alimentaria y proyectos de desarrollo para la pesca sostenible. Ese mismo año en septiembre, también se celebró la reunión del Grupo Internacional del Contacto por Somalia en Madrid.

4.3.4 Consecuencias del Brexit en la cooperación marítima de la UE

Brexit es un acrónimo que proviene de dos palabras inglesas Britain (Gran Bretaña) y exit (salida), que hacen referencia al proceso que llevó a cabo el Reino Unido para salirse de la Unión Europea. Según el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, existe la posibilidad para cualquier estado miembro de retirarse siguiendo la regulación si así lo deciden. Tras el anuncio de la decisión se dan las negociaciones entre dicho Estado y sus futuras relaciones con la Unión en todos aquellos ámbitos que puedan ser de interés común.

En el caso del Reino Unido, celebraron un referéndum el 23 de junio de 2016 en el que por mayoría absoluta salió abandonar y se le notificó al Consejo Europeo el 29 de marzo de 2017. No fue hasta el 1 de febrero de 2020, fecha en la que definitivamente abandonaron la Unión, aplicando hasta esa fecha el Acuerdo de Retirada, que regulaba una salida ordenada del país y mantenía la aplicación del acervo comunitario en sus relaciones con la misma hasta el 31 de diciembre de 2020. Posteriormente, el 1 de enero de 2021 el Reino Unido y la Unión Europea alcanzaron un nuevo Acuerdo de Comercio y Cooperación ambicioso, afianzando así su relación, pero suponiendo un importante cambio para ciudadanos, empresas y administraciones de la UE y del Reino Unido.

En cuanto a la cooperación en seguridad marítima, hubo un cambio enorme basado en la decisión británica de salirse de la Unión. Hasta ese momento, la OHQ (Operations Headquarters) de la EU NAVFOR se encontraban en la localidad Northwood, al norte de la capital inglesa Londres. Desde ahí se dirigían todas las operaciones marítimas de la Unión Europea y también se encontraba el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África. Desde el Consejo de la UE se entendió que, como consecuencia natural del proceso de retirada, la sede debía estar en un país miembro por lo que se produjo el traslado.

España vio esta situación como una posibilidad de aumentar su peso a nivel internacional en uno de los ámbitos con mejor dotación nacional. Contando ya con unas instalaciones de alta tecnología en la ciudad gaditana de Rota, España presentó a las autoridades de la Unión Europea las capacidades de sus Fuerzas Armadas y de la propia Base Naval roteña. Tres meses después de la presentación el cambio de localización del Cuartel General se anunció el 30 de julio de 2018 y se formalizaría el 29 de marzo de 2019 (Ministerio de Defensa, 2018). El nombre que recibió el cuartel estratégico fue ES-OHQ, y desde entonces se desempeña el mando de cualquier operación o misión de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD).

Asimismo, como consecuencia del traslado de la base de operaciones, se nombró un nuevo comandante de la operación, que se había anunciado a la par la prolongación hasta finales de 2020. Este rol lo asumió el vicealmirante español Antonio Martorell Lacave, con grado de Almirante de Acción Naval (ALNAV), siendo muy prestigioso dentro de las Fuerzas Armadas Españolas (Ministerio de Defensa, 2018).

El presupuesto que aprobó el Consejo fue de 11,7 millones de euros, una gran cantidad para poder cubrir los costes comunes de la operación para el periodo entre el 1 de enero de 2019 y el 31 de diciembre de 2020. Junto con los recursos españoles se preveía más que suficiente para el desarrollo de toda la operación.

El destino final de la sede del Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África no fue Rota, sino la localidad francesa de Brest, situada en la región de Bretaña. Desde la Unión Europea se vio con buenos ojos diversificar los países, para un trabajo más eficiente y focalizado cada uno en sus objetivos, pero con buena cooperación entre ambos.

Por parte del Reino Unido, esta decisión de traslado causó diferentes opiniones al respecto. Por parte de su Ministerio de Defensa, asumían su decisión democrática y lo veían como una consecuencia natural del Brexit. El último general a cargo de la operación Charlie Stickland comentó: “La transición se está planificando con la máxima consideración para garantizar que sea fluida y sin contratiempos, con una cooperación y colaboración continuas con todas las partes interesadas de la región.”

Por el otro lado, siempre existen personas que no están de acuerdo con las decisiones impuestas y buscan crear polémica. En este caso, el corresponsal de defensa de la BBC británica comentaba en un artículo el 30 de julio de 2018 (EU piracy task force to leave UK post-Brexit) que no era ninguna sorpresa, pero sí un duro golpe para futuras contribuciones a operaciones de seguridad y defensa. Añade también, que más de 40 británicos perderían sus puestos de trabajo por una decisión innecesario desde su punto de vista.

En resumen, lo que para algunos es una pérdida de una decisión que ellos mismos han tomado, España ha aprovechado la oportunidad para colocarse como líder en seguridad marítima y también puntero a nivel global. Pese a la responsabilidad que conlleva, ya se contaba con gran parte de los recursos necesarios, y la cooperación de los otros miembros que cooperan han hecho que España sea capaz de liderar con éxito la mayor operación de seguridad marítima de la historia de la Unión.

4.4 Consecuencias políticas en España

La reacción común europea, y especialmente española, fue de las más coordinadas y apoyadas que se han vivido en los últimos años, donde el apoyo fue mayoritario y en muchos aspectos unánime. De todas formas, en España, donde era de esperar, tanto el gobierno del momento como la oposición buscaban aprovechar la situación para ganar simpatía y sobre todo votantes.

Durante la Operación Atalanta la polémica se produjo en una parte por la reacción del PNV, y otros partidos de la oposición, con duras exigencias al gobierno, y por otro lado, la situación que se vivió con el arresto de los dos supuestos piratas somalíes y su posterior juicio y múltiples sentencias.

La gran polémica política comenzó con el secuestro del barco de Bermeo, el atunero Alakrana, que fue capturado el 3 de octubre de 2009. Ya eran varios los antecedentes y el PNV consideraba que se había llegado a un punto de no retorno en el que había que actuar inmediatamente, ya que la seguridad de los tripulantes de los pesqueros corría más peligro que nunca (Europa Press, 2009). Por esa misma razón, el partido empezó a achacar al Gobierno la mala gestión del problema, asegurando que las situaciones de atracos y secuestros son más que previsibles y que las autoridades de defensa, pese a estar avisadas, levantaban los hombros y se desentendían. Erkoreka, en una entrevista para Onda Cero, recogida por Europapress en el año 2009, comenta que el Ministerio de Defensa no acaba de prestarles la atención que requieren a los pescadores, que se juegan la vida por faenar en las costas de Somalia.

A lo anterior, el dirigente jeltzale aseguró que su grupo replantearía de nuevo todas las exigencias realizadas, las cuales habían sido ignoradas. A todo esto, dijo no descartar pedir la dimisión de la Ministra de Defensa Carme Chacón sin ningún titubeo, porque está acumulando méritos para ello. Finalmente, concluyó con su completa oposición al manejo del Gobierno frente a la opinión pública, que está completamente intoxicada por falacias y mentiras inmensas en este tema e incluso, que es lo habitual con el Gobierno social de José Luis Rodríguez Zapatero.

En líneas generales, la medida que proponía el PNV, que obtuvo el apoyo del Partido Popular, era incrementar los medios desplegados, para así poder dar más seguridad a los barcos pesqueros españoles. Además, se exigía, que mientras no se llegara a un acuerdo

oficial, que se permitiera el embarco de infantes de marina a los barcos, dotados con el armamento necesario para poder hacer frente a los posibles ataques mientras trabajan en las zonas conflictivas (C. Martínez, 2009).

En el debate del 19 de noviembre de 2009, Xabier Legarreta, el juntero del PNV y alcalde de Bermeo, afirmó que el objetivo de su iniciativa es garantizar la seguridad y señaló que no la planteaban por una cuestión de "sacar toda la artillería" contra el lehendakari, Patxi López, o el presidente del Gobierno central, José Luis Rodríguez Zapatero. La respuesta que se recibió por parte del Gobierno fue que la Operación Atalanta ya era suficiente para garantizar la seguridad en el Golfo de Adén y que no se requería mayores medidas. Además, se indicó que era ilegal embarcar a infantes de marina en los buques, resultando finalmente no haber ninguna norma que lo prohibiera.

El punto de vista de los partidos socialistas españoles, como era de esperar, era distinto al mencionado con anterioridad. Desde la liberación del secuestro, se "autofelicitaron" por el éxito de la operación y se proclamaron como los únicos responsables del caso Alakrana.

Tanto el Partido Socialista de Euskadi (PSE) como el propio gobierno del PSOE, denunciaron la falta de escrúpulos del PNV y el PP, que han estado haciendo "acusaciones intolerables", además de mentir y manipular a la población. Es más, consideraban que su actitud puso en mayor peligro a los tripulantes.

En una entrevista de Punto Radio, recogida por Europa Press, el 23 de noviembre del 2009, el consejero de Interior del Gobierno vasco, Rodolfo Ares, aseguró que lo más importante es que todos los tripulantes habían llegado ya a su casa destacando el trabajo desarrollado por los gobiernos de Euskadi y España, sin los cuales habría sido imposible. "La mejor forma de entender qué hemos hecho unos y qué han hecho otros a lo largo de todos estos días para resolver esta situación tan dramática es escuchar a los propios pescadores, al patrón, al capitán, y a sus familiares que, cuando se ha resuelto el secuestro y han llegado a Euskadi, han mostrado su gratitud al trabajo que había hecho, en este caso, el Gobierno vasco y también el Gobierno de España", apuntó.

En la política de Euskadi, Ares quiso hacer un llamamiento a la ciudadanía reclamando la diferencia del comportamiento frente al PNV, comparando el caso Playa de Bakio y el caso Alakrana. Cuando se produjo el secuestro del atunero en 2008, el PSE se encontraba en la oposición, y durante todo el periodo de retención, estuvo de lado del Gobierno

prestando apoyo y respaldo sin criticar la gestión en ningún momento (C. Martínez 2009). Por esa misma razón, recrimina la contraposición que han tomado cuando se han cambiado los roles al frente de Euskadi, dificultando lo que ya era un proceso más que complicado.

El conflicto político no se quedó únicamente en la región vasca, sino que se trasladó también al Gobierno central de España, viendo cómo se enfrentaban el PP y el PSOE en relación con el secuestro. El mayor punto de desacuerdo fue la petición de embarcar seguridad a bordo de los pesqueros. Mientras la oposición lo exigía visto la poca seguridad que había en el Océano Índico, el Gobierno lo veía innecesario, puesto que aseguraban que la Operación Atalanta ya velaba por todas las embarcaciones.

Finalmente, tras una gran insistencia, en diciembre de 2009 se llegó a un acuerdo al respecto en el que el texto incluía una referencia al uso de “todos los recursos disponibles, incluidos militares” para defender las embarcaciones. La reconducción de las posturas también incluyó el convocar una urgente reunión con todos los países participantes en la Operación Atalanta para revisar y reforzar la seguridad en el Océano Índico, haciendo hincapié en los puertos base de los piratas en la costa de Somalia.

En relación a la otra fuente de polémica, al día del secuestro del Alakrana, se detuvo a dos de los presuntos piratas y se decidió juzgarles en España por varios delitos, siendo el más grave secuestro. Por primera vez se celebraba en España un juicio por actos criminales marítimo en el Océano Índico, y no en países como Madagascar u otros con los que se mantenían acuerdos en la zona (Audiencia Nacional, 2009).

Los supuestos piratas respondían a las identidades de Raagegeesey y Abdu Willy, los cuales a primera instancia fueron sentenciados a ingresar a prisión con el fin de cubrir las 72 horas que se suponía que iban a transcurrir, siendo el plazo legal de detención para legalizar la situación de los detenidos.

El gran problema vino por parte de Abdu Willy, afirmando ser menor de edad por lo que no podría ser procesado por la justicia española. Por la poca credibilidad de sus palabras se accedió a realizar varias pruebas médicas y de ADN para intentar determinar su edad verdadera (Diario Vasco, 2009). Varias veces se determinó que efectivamente era mayor de edad y otras tanta que, por lo contrario, no lo era. Su periplo por los juzgados duró varias semanas en las que temporalmente estuvo como adulto en la prisión madrileña de Alcalá-Meco y también en un centro de menores.

La sentencia tardó mucho en llegar, pero finalmente se demostró que efectivamente era mayor de edad, y el 3 de mayo de 2011 la Audiencia Nacional condenó a 439 años de cárcel a Abdu Willy y Raagegeesey. Los dos acusados recibieron dos años de cárcel por un delito de asociación ilícita, a 396 por 36 delitos de detención ilegal (11 años por cada marinero retenido), cinco años por robo con violencia y 36 años por otros tantos delitos contra la integridad moral (a razón de un año de prisión cada uno).

Durante todo el proceso judicial, que duró más de año y medio, tanto a nivel nacional como internacional, este caso causó mucho revuelo. En primer lugar, el traslado a España ya generó una situación complicada, ya que los secuestradores supeditaron el secuestro a la libertad de sus compañeros. Más adelante llegó el famoso “sainete judicial”, donde las posturas y las posibles sentencias variaban casi semanalmente, por falta de información, información poco fiable o por la presión de terceros.

5. Conclusiones

Para concluir el presente Trabajo de Fin de Máster, es necesario retomar la hipótesis y las preguntas de investigación que se formularon al inicio y comentar las mismas conforme a lo dispuesto a lo largo del estudio del caso realizado. Con ese fin, se analizarán primero las preguntas de investigación planteadas, además de presentar algunos otros puntos de interés necesarios para la evaluación de la tesis final, para terminar afirmando o negando la hipótesis propuesta.

La primera pregunta de investigación cuestionaba las razones detrás de la decisión de la intervención y ponía en duda la importancia del sector de la pesca y acuicultura de España, ya que la operación requería una enorme inversión y la colaboración con otros países. Basándose en el análisis realizado en este asunto, se puede concluir que efectivamente la industria pesquera es muy importante para España, siendo uno de los líderes europeos del sector. Por esa misma razón, tras varios ataques y los secuestros de los atuneros de Bermeo, era más que evidente la necesidad de intervenir y proteger nuestros barcos pesqueros que faenan en la costa de Somalia. Pese a la complejidad de la operación, España tenía los recursos para liderarla, pero sobre todo la necesidad de proteger a su flota.

Éxito de operación.

La segunda y tercera pregunta de la hipótesis tienen un trasfondo e intereses políticos, como siempre ocurre en operaciones del estilo, tanto a nivel nacional, pero también a escala internacional cuando se involucran otros países.

En cuanto a nivel nacional, a lo largo de los años, los partidos políticos españoles han buscado el apoyo del Partido Nacionalista Vasco para formar coalición y obtener el poder. Sin embargo, el propio PNV, nunca ha tenido una posición clara y en muchas ocasiones se ha posicionado a favor del grupo que mejores condiciones les ofrecía. Por lo tanto, su papel puede resultar clave en cuanto a apoyo. Siendo conscientes de su importancia, el Gobierno se involucró de lleno en el rescate del Alakrana y el Playa de Bakio haciendo del caso un drama nacional. Con la idea de fortalecer sus relaciones y hacer crecer el apoyo, no resultó ser así. El Gobierno de Rodríguez Zapatero vio como se le echaron encima los políticos del PNV, al igual que sus simpatizantes, creando un gran conflicto político. El detonante fue la oposición desde La Moncloa de incluir tropas armadas de

defensa en los pesqueros para que pudieran trabajar de una manera más segura. Las críticas ante la incapacidad de controlar la situación fueron enormes y públicas en todos los medios de información españoles. Finalmente, los partidos de la oposición fueron los que más se unieron y acercaron mucho las posturas con el PNV para hacer frente al Partido Socialista Obrero Español (PSOE).

Si el apoyo nacional si disminuyó, a nivel internacional ocurrió lo contrario. España ya contaba con una flota marina muy preparada y capacitada de liderar una operación del estilo. Aportando buques, aviones y diversos materiales, sin ninguna duda España ha sido el máximo exponente en la costa somalí. Viendo el éxito de la operación, tras la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), no se dudó en trasladar el centro de operaciones a Rota, Cádiz. Por esa misma razón, se puede afirmar que la repercusión y el reconocimiento internacional ha sido más que positivo. Ahora mismo, toda la defensa marítima de la Unión Europea se planea, controla y ejecuta desde España lo cual ha hecho crecer muchísimo nuestro papel dentro de la unión.

Considerando lo anterior, se puede afirmar la hipótesis de la necesidad de intervenir en Somalia y liderar la mayor operación marítima de la historia de la Unión Europea con un éxito rotundo. Se ha evidenciado que España se ha consolidado como una gran potencia en cuanto a la seguridad naval y se ha confiado en el país para la dirección de todas las operaciones desde la base estratégica roteña. Esto ha llevado a que su importancia ha aumentado y ha obtenido mayor influencia en la toma de decisiones, pudiendo trasladar intereses propios. Sin embargo, todo lo que fue el éxito internacional no se pudo trasladar a escala nacional, ya que la quiebra política entre el Gobierno y el PNV fue definitiva y la oposición aprovechó la situación para unir sus fuerzas. De hecho, en las siguientes elecciones de 2011, hubo cambio de presidente, y entre otras cosas, la gestión de los rescates de los atuneros pudo tener cierta relevancia.

6. Bibliografía

Agencia Efe. (2018, 30 julio). UE reubicará su sede contra piratería en el Índico en ciudad española de Rota. [www.efe.com. https://www.efe.com/efe/andalucia/cadiz/ue-reubicara-su-sede-contra-pirateria-en-el-indico-ciudad-espanola-de-rota/50001124-3706123](https://www.efe.com/efe/andalucia/cadiz/ue-reubicara-su-sede-contra-pirateria-en-el-indico-ciudad-espanola-de-rota/50001124-3706123)

Agencia Efe. (2019, 3 octubre). La empresa del Alakrana a los 10 años del secuestro: «No es cierto que infringiésemos las leyes marítimas». [www.efe.com. https://www.efe.com/efe/espana/portada/la-empresa-del-alakrana-a-los-10-anos-secuestro-no-es-cierto-que-infringiesemos-las-leyes-maritimas/10010-4078451](https://www.efe.com/efe/espana/portada/la-empresa-del-alakrana-a-los-10-anos-secuestro-no-es-cierto-que-infringiesemos-las-leyes-maritimas/10010-4078451)

Alonso, A. (2009, 23 octubre). Todos los partidos arrojan hoy a las familias de los marineros del Alakrana. Hoy. [www.hoy.es. https://www.hoy.es/20091023/nacional/todos-partidos-arropan-familias-20091023.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.hoy.es%2F20091023%2Fnacional%2Ftodos-partidos-arropan-familias-20091023.html](https://www.hoy.es/20091023/nacional/todos-partidos-arropan-familias-20091023.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.hoy.es%2F20091023%2Fnacional%2Ftodos-partidos-arropan-familias-20091023.html)

BBC News. (2018, 30 julio). EU piracy task force to leave UK post-Brexit. [www.bbc.com. https://www.bbc.com/news/uk-45012347](https://www.bbc.com/news/uk-45012347)

Botto Gilbert Lancaster. (2020, 29 enero). How Weapons Can Lead to an Armed Violence. [www.bgsllaw.com. https://www.bgsllaw.com/mchenry-county-lawyers/how-weapons-can-lead-to-an-armed-violence-charge-in-illinois#:~:text=Armed%20violence%20is%20the%20possession,gun%20is%20a%20different%20offense.](https://www.bgsllaw.com/mchenry-county-lawyers/how-weapons-can-lead-to-an-armed-violence-charge-in-illinois#:~:text=Armed%20violence%20is%20the%20possession,gun%20is%20a%20different%20offense.)

Callahan, R. J. (2019, 22 agosto). What is armed violence? Robert J Callahan | Chicago, IL. Criminal Defense Lawyer | Attorney. [www.defenselawyersite.com. https://www.defenselawyersite.com/what-is-armed-violence/](https://www.defenselawyersite.com/what-is-armed-violence/)

Centre Delàs d'Estdis per la Pau. (2009, 30 noviembre). Somalia, un estado a la deriva. [centredelas.org. http://centredelas.org/actualitat/somalia-un-estado-a-la-deriva/?lang=es](http://centredelas.org/actualitat/somalia-un-estado-a-la-deriva/?lang=es)

D. (2009, 26 octubre). ¿Fin de trayecto para Abdu Willy? El Diario Vasco. [www.diariovasco.com. https://www.diariovasco.com/20091026/al-dia-sociedad/trayecto-para-abdu-willy-20091026.html](https://www.diariovasco.com/20091026/al-dia-sociedad/trayecto-para-abdu-willy-20091026.html)

de Luna, A. M. (2015, 26 enero). La UE ante la piratería en Somalia. El País. [elpais.com. https://elpais.com/ccaa/2015/01/25/paisvasco/1422210658_071260.html](https://elpais.com/ccaa/2015/01/25/paisvasco/1422210658_071260.html)

Deployed Assets | EUNAVFOR. (2021). EU NAVFOR. <https://eunavfor.eu/deployed-assets/uas>

Domínguez, Í. (2008, 27 abril). Liberados los tripulantes del Playa de Bakio; tras 6 días de secuestro y el pago de un rescate. El Correo. <https://www.elcorreo.com/vizcaya/20080427/pvasco-espana/liberados-tripulantes-playa-bakio-20080427.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Dossiers Solidaritat. (2009). El conflicto de Somalia. <http://www.solidaritat.ub.edu/observatori/esp/dossiers/somalia/somalia.htm>

El Diario. (2009, 6 octubre). El PNV «no titubeará» en pedir la dimisión de la ministra de Defensa «si hace falta» ante el caso del “Alakrana”. https://www.eldiario.es/canariasahora/sociedad/pnv-titubeara-ministra-defensa-alakrana_1_5757530.html

El Mundo. (2009, 30 octubre). Crónica de un secuestro | España. <https://www.elmundo.es/elmundo/2009/10/30/espana/1256929137.html?a=DIA14f5b761a850ef1637a85b40307e2388&t=1257416431>

El País. (2011, 3 mayo). La Audiencia Nacional condena a 439 años de cárcel a los piratas del Alakrana. https://elpais.com/elpais/2011/05/03/actualidad/1304410645_850215.html#:~:text=La%20Audiencia%20Nacional%20ha%20condenado,2%20de%20octubre%20de%202009

EUCAP-Somalia. <https://www.eucap-som.eu/>

EU NAVFOR. <https://eunavfor.eu/>

EuroEfe. (2018, 18 julio). La sede contra la piratería de la UE, de Londres a Rota tras el “Brexit”. Euractiv.es. <https://euroefe.euractiv.es/section/exteriores-y-defensa/news/la-sede-contra-la-pirateria-de-la-ue-de-londres-a-rotas-tras-el-brexit/>

EUTM-Somalia. <https://www.eutm-somalia.eu/>

Ferro Rodríguez, Joaquín. (2016, 21 marzo). Seguridad y Desarrollo: La intervención de la Unión Europea en Somalia. Instituto Español de Estudios Estratégicos. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO29-2016_UnionEuropea_SOMALIA_JoaquinFerro.pdf

Frederic S. Pearson, Robert A. Baumann. (2008, 9 junio). International military interventions: Identification and classification. Páginas 173-180.

Gallego, E. C. (2009, 5 octubre). La Armada pescó a dos piratas que asaltaron el Alakrana. www.elcorreogallego.es. <https://www.elcorreogallego.es/hemeroteca/armada-pesco-dos-piratas-asaltaron-alakrana-DHCG474016>

Hauss, Charles. (2003, agosto). Military Intervention, knowledge base. https://www.beyondintractability.org/essay/military_intervention

ICC International Maritime Bureau. (2022). Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2021.

Información, L. (2009, 5 octubre). Los dos piratas capturados por el secuestro del Alakrana; llegarán a España. La Información. https://www.lainformacion.com/espana/los-dos-piratas-capturados-por-el-secuestro-del-alakrana-llegaran-a-espana_3nfru5TsseAroznMI8Cmy7/

La Sexta. (2020, 17 marzo). Así fue la pesadilla del Alakrana, el atunero vasco secuestrado por 30 piratas "armados hasta los dientes. LaSexta. https://www.lasexta.com/programas/donde-estabas-entonces/mejores-momentos/asi-fue-la-pesadilla-del-alakrana-el-atunero-vasco-secuestrado-por-30-piratas-armados-hasta-los-dientes_202003175e714d3dcf7ab300010e96c0.html

M. (2006, 27 diciembre). Cronología del conflicto somalí. El Mundo. <https://www.elmundo.es/elmundo/2006/12/27/internacional/1167218459.html>

M. (2008, 25 abril). Los piratas se llevan el «Playa de Bakio» a alta mar para evitar que les asalten grupos rivales | elmundo.es. El Mundo. <https://www.elmundo.es/elmundo/2008/04/25/espana/1209089167.html>

Martínez, I. C. (2009a, diciembre 11). PNV, PSE y PP reconducen su enfrentamiento por el «Alakrana». El País. https://elpais.com/diario/2009/12/11/paisvasco/1260563999_850215.html

Martínez, L. (2021, 17 agosto). África, el caladero de pesca neocolonial. El Orden Mundial - EOM. <https://elordenmundial.com/africa-pesca-caladero-neocolonialismo/>

Meiser, J. W. (2018, 6 agosto). Introducing Liberalism in International Relations Theory. E-International Relations. <https://www.e-ir.info/2018/02/18/introducing-liberalism-in-international-relations-theory/>

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. (2020). Informe Anual de la Actividad de la Flota Pesquera Española Año 2020. https://www.mapa.gob.es/es/pesca/planes-y-estrategias/informe-anual-actividad-flota-ano-2020-datos-2019_tcm30-541754.pdf

Ministerio de Defensa, Operación Atalanta. https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/atalanta.html

Ministerio de Defensa, Operaciones en el Exterior, Operación Atalanta. <https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterior/42-ATALANTA/>

Ministerio de Defensa, Operaciones-Noticias. <https://emad.defensa.gob.es/en/operaciones/noticias/2018/07/listado/180730-martorell-comandante-atalanta.html>

La Moncloa. Informe sobre La Operación Atalanta [Consejo de Ministros]. (2011). La Moncloa. <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/paginas/enlaces/081010-atalanta.aspx>

Orozco, Gabriel. (2005). Instituciones para una cooperación internacional al desarrollo de calidad. Revista CIDOB d'Afers Internacionals No. 72. Páginas 161-180.

Pauselli, Gino. (2013). Teorías de relaciones internacionales y la explicación de la ayuda externa.

Peñalba, J. (2019, 26 abril). Secuestro y liberación del Playa de Bakio. El Diario Vasco. <https://www.diariovasco.com/gipuzkoa/secuestro-playa-bakio-20190426165135-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.diariovasco.com%2Fgipuzkoa%2Fsecuestro-playa-bakio-20190426165135-nt.html>

La pesca europea en África. (2015). El País. <https://elpais.com/especiales/2015/planeta-futuro/pesca-europea-en-africa/>

R. (2021, 21 diciembre). Causes of Maritime Piracy in Somalia Waters. Marine Insight. <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/causes-of-piracy-in-somalia-waters/>

Raymond Aron, Daniel J. Mahoney, Brian C. Anderson. (2003). Peace & War A Theory of International Relations.

S. (2022). EUNAVFOR «Operación Atalanta» - Ministerio de Defensa de España. Ministerio de Defensa. https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/atalanta.html#:~:text=Poco%20despu%C3%A9s%2C%20se%20puso%20en,de%20Espa%C3%B1a%20en%20la%20operaci%C3%B3n.

Secuestro del barco Playa de Bakio. (2010). Los diccionarios y las enciclopedias sobre el Académico. <https://es-academic.com/dic.nsf/eswiki/147476>

Shambaugh, G. A. D. R. M. E. (2022, 9 marzo). Why pirates attack: Geospatial evidence. Brookings. <https://www.brookings.edu/blog/future-development/2021/03/15/why-pirates-attack-geospatial-evidence/#:~:text=International%20organizations%20have%20long%20argued,nomadic%20clans%20or%20criminal%20gangs.>

Solunion. (2020, 3 julio). Sector de la pesca en España, un análisis en profundidad - Solunion. Solunion Seguros. <https://www.solunion.es/blog/el-sector-de-la-pesca-en-espana/>

SOMALIA, Social Watch. (2020). Social Watch. <https://www.socialwatch.org/es/node/976>

Somalia: 27 años de conflicto permanente. (2015). 2022 cadal.org. <https://www.cadal.org/publicaciones/articulos/?id=11127>

Sonja Grimm, Nicolas Lemay-Hébert & Olivier Nay. (2014, 20 marzo). 'Fragile States': introducing a political concept. Páginas 197-209.

Soto, Á. (2019, 2 octubre). Diez años del Alakrana; un rescate polémico y más seguridad. El Correo. <https://www.elcorreo.com/sociedad/sucesos/diez-anos-alakrana-20191002214550-ntrc.html>

Villaruz Iglesias, Alicia. (2020). Importancia de la pesca y la acuicultura en España. Publicaciones CajaMar. <https://www.publicacionescajamar.es/publicacionescajamar/public/pdf/publicaciones-periodicas/mediterraneo-economico/33/me-33-15-villauriz.pdf>

What does regional organization mean? (2017). Definitions.Net.
<https://www.definitions.net/definition/regional+organization>

What is maritime piracy? (2014). Dryad Global. <https://dg.dryadglobal.com/what-is-maritime-piracy>